

5602

MANUEL

BIBLIOTEKA
KATEDRY
PRAWA MIEJSCOWEGO
PUBLICZNEGO
U. I.
PRAWA MIEJSCOWEGO
PUBLICZNEGO
U. I.

DE

DROIT MARITIME

PAR

DANIEL DANJON

PROFESSEUR HONORAIRE DE DROIT COMMERCIAL A L'UNIVERSITÉ DE CAEN

—

Le *Traité de Droit Maritime* du même auteur
a été couronné par l'Institut
(Prix Wołowski, 1919).

—



PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE.

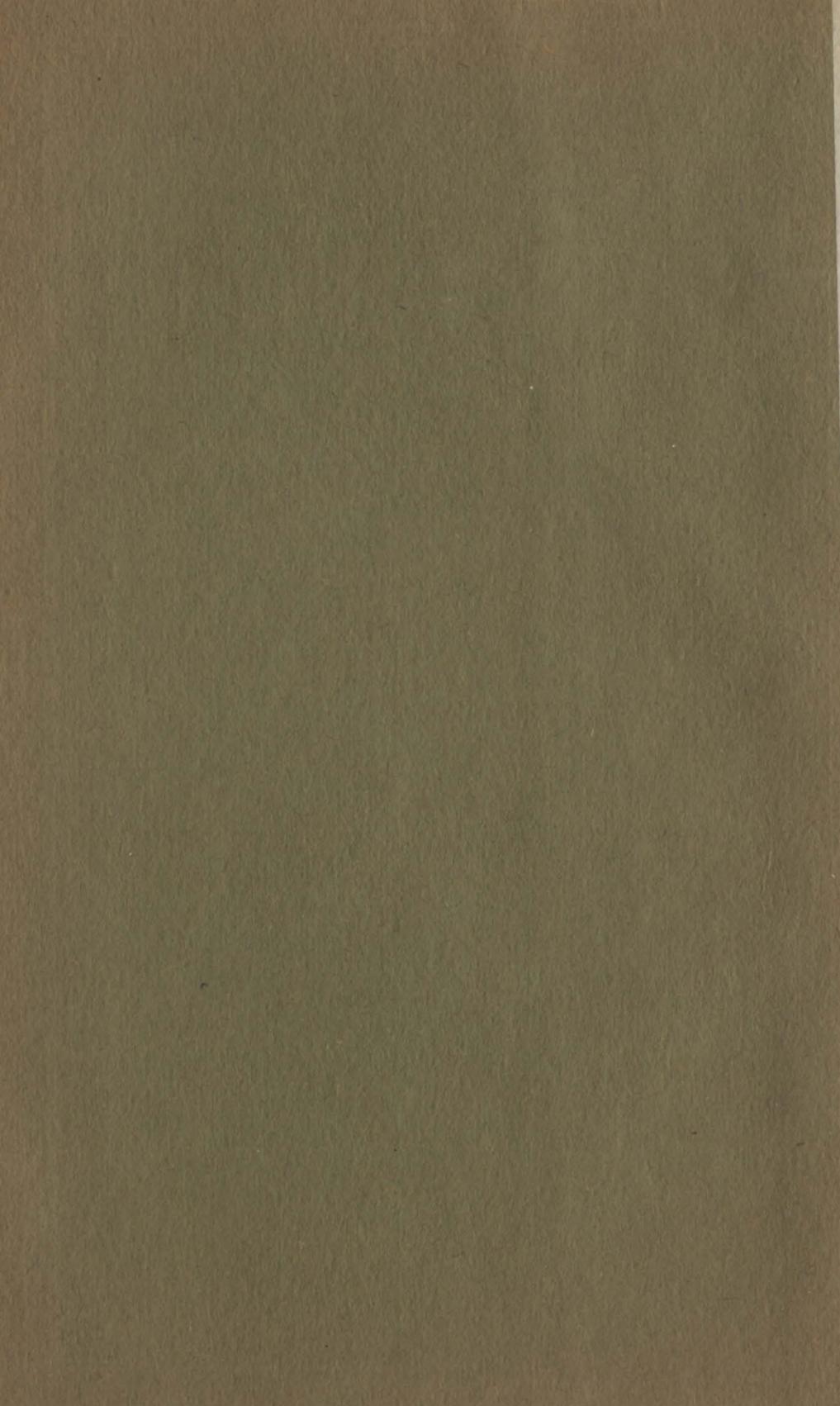
Ancienne Librairie Chevalier-Maresq et Cie et Ancienne Librairie F. Pichon

F. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR¹)

1922



MANUEL
DE
DROIT MARITIME
PAR
DANIEL DANJON

PROFESSEUR HONORAIRE DE DROIT COMMERCIAL A L'UNIVERSITÉ DE CAEN

Le *Traité de Droit Maritime* du même auteur
a été couronné par l'Institut
(Prix Wołowski, 1919).

Wydz. Bibl. Prawnicza



1806147526



PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE.

Ancienne Librairie Chevalier-Maresq et Cie et Ancienne Librairie F. Pichon

F. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1921

INTRODUCTION

1. — La navigation a joué un si grand rôle dans la vie des nations riveraines de la mer, elle leur a rendu de tels services, elle a exercé une influence si décisive sur leurs destinées, qu'elle ne pouvait manquer de donner lieu à des règles juridiques spéciales. C'est l'ensemble de ces règles qui constitue le Droit maritime.

2. — Le Droit maritime est une branche du Droit dont l'histoire est particulièrement riche en documents, et quelques-uns de ces documents sont restés hors de pair à raison du grand retentissement qu'ils ont eu, et de l'influence durable qu'ils ont exercée.

C'est ainsi que, dans l'antiquité, la *loi rhodienne*, après avoir rayonné, par sa valeur propre, de l'île de Rhodes sur tous les pays baignés par la Méditerranée orientale, fut adoptée par les Romains et imposée par eux à tout l'ancien monde.

De même au Moyen-Age, vers le XII^e siècle, un recueil de jugements rendus en matière maritime dans les ports français de l'océan Atlantique, recueil intitulé *Rôles d'Oléron*, étendit son empire jusqu'au fond de la mer Baltique.

Vers le XIV^e siècle, le *Consulat de la mer*, rédigé probablement en Espagne, eut une fortune pareille

dans les régions riveraines de la Méditerranée occidentale, dont il exposait les usages.

En 1681, la grande *Ordonnance sur la Marine*, qui fut promulguée par Louis XIV, puis commentée par *Valin* et par *Emérigon*, fixa le Droit maritime européen ; et la plupart des lois maritimes modernes s'en sont inspirées.

En 1807, lors de la rédaction des Codes français, le *Code de commerce* consacra son livre II au commerce maritime ; et à son tour il exerça une grande influence sur les législations étrangères dans les deux Mondes.

3. — Le Code de commerce ne s'occupe que du *Droit maritime commercial*, c'est-à-dire de la partie du Droit maritime qui régit les relations créées entre les particuliers par les expéditions maritimes à but lucratif ; le Droit maritime commercial n'est lui-même qu'une partie, d'ailleurs la plus importante, du *Droit maritime privé*, qui régit la navigation de plaisance en même temps que la navigation commerciale.

Le Droit maritime pénal a été codifié à son tour par le Décret « disciplinaire et pénal pour la marine marchande » du 24 mars 1852.

Mais le Droit maritime public ou administratif n'a pas plus été codifié que le Droit administratif terrestre.

4. — Tout en se limitant au Droit maritime privé, on ne peut éviter d'étudier, au moins sommairement, certaines institutions de Droit maritime public auxquelles se relient intimement, ou même sur lesquelles sont basées beaucoup de règles du Droit maritime privé.

On est amené aussi à indiquer les dispositions de Droit pénal maritime qui servent de sanction aux règles du Droit privé.

5. — C'est seulement à la *marine*, c'est-à-dire à la navigation sur mer, que s'applique le Droit maritime ;

la navigation fluviale ou *batellerie*, est du domaine du Droit terrestre. L'étymologie même du mot « maritime » suffirait à l'indiquer ; mais cela résulte en outre nettement de l'intitulé du premier Titre consacré par le Code de commerce au Droit maritime : « des navires et autres bâtiments de mer ». D'ailleurs l'article 107 du Code de commerce déclare positivement que la navigation intérieure suit les règles des transports terrestres.

Toutefois la partie du Droit maritime privé qui concerne les assurances, s'applique indistinctement à « tous voyages et transports par mer, rivières et canaux « navigables » (art. 335 C. de com.).

5 bis. — Mais comment faire le départ entre la navigation maritime et la navigation fluviale ? — C'est une question très débattue. Il serait bien simple d'adopter la ligne de démarcation fort rationnelle qui a été tracée par un décret-loi du 19 mars 1852 et par une loi du 24 décembre 1896, et d'après laquelle « la « navigation est dite maritime sur les mers, dans les « ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées... « sur les fleuves, rivières ou canaux jusqu'au point où « remonte la marée, et pour ceux où il n'y a pas de « marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer « peuvent remonter ».

Cependant cette solution a été repoussée par la majorité des auteurs et par d'assez nombreuses décisions judiciaires, sous prétexte que c'est là une disposition d'ordre administratif qui ne peut pas être transportée dans le Droit privé. — L'objection n'est guère sérieuse, car précisément les matières administratives auxquelles a trait cette disposition, notamment l'Inscription maritime, sont de celles qui débordent sur les matières de Droit privé. Et, faute de s'en tenir à cette solution, on tombe dans l'arbitraire.

6. — Le Droit maritime commercial présente trois caractères remarquables : une grande *stabilité* à travers les âges, une *uniformité* sensible dans tous les pays maritimes, et en même temps une étonnante *hardiesse* dans les conceptions juridiques.

Bien que les procédés techniques de la navigation aient considérablement changé avec les progrès de la science, les besoins du commerce maritime et les usages créés par ce commerce n'en sont pas moins restés à peu près les mêmes aujourd'hui que jadis ; par suite, les principes essentiels du Droit maritime contemporain ne diffèrent pas beaucoup de ceux du très ancien Droit.

D'un autre côté, le commerce maritime est essentiellement cosmopolite ; l'identité des besoins et la fréquence des relations maritimes ont, sur une foule de points, engendré des usages similaires et des lois concordantes chez les diverses nations. L'unification du Droit est déjà réalisée sur plusieurs points importants en matière maritime. (1)

Enfin, malgré son caractère archaïque, le Droit maritime a toujours été en avance, à bien des égards, sur le Droit terrestre, soit au point de vue purement juridique, soit au point de vue économique, soit au point de vue social.

Tantôt il présente des procédés plus perfectionnés que ceux qui ont cours en Droit civil dans des matières semblables : exemple, la publicité des mutations de propriété.

Tantôt il invente et consacre des conventions d'une portée pratique presque incalculable, que le Droit terrestre a ensuite généralisées et qui ont produit

(1) V. *infra* nos 543 et 555.

d'admirables résultats : la commandite, les sociétés par actions, les assurances.

Tantôt il crée des institutions de prévoyance, de philanthropie, de mutualité, de solidarité sociale qui ne se sont introduites qu'avec peine et que bien tardivement dans le Droit terrestre, ou qui y manquent encore : participation des employés aux bénéfices de l'exploitation, protection des salaires, retraites des invalides du travail, assurance obligatoire des travailleurs, responsabilité des employeurs en cas d'accidents arrivés aux employés (risque professionnel), mise en commun des dommages soufferts par quelques-uns pour le bien de tous (théorie des avaries communes), etc.

En un mot, sur une foule de points, le Droit maritime a été un précurseur hardi et avisé ; et si l'étude de ce Droit n'était pas trop souvent dédaignée, sous prétexte qu'il s'agit là d'une spécialité confinée dans un domaine restreint, les juristes et les législateurs y trouveraient des aperçus ou des renseignements précieux pour l'étude et le perfectionnement du Droit civil lui-même.

7. — La navigation maritime a pour instruments nécessaires les *navires*, qui sont exploités par les *armateurs* ; et elle a pour agents les *gens de mer*, qui composent les *équipages* des navires et sont commandés par les *capitaines*.

Elle a le plus souvent pour objet des transports qui donnent lieu au contrat d'*affrètement*, ou à des contrats similaires.

Elle expose les navires et leurs cargaisons à des *avaries* qui amènent des règlements de comptes entre les intéressés. Ces avaries motivent des faits d'*assistance* ou de *sauvetage* ; leurs conséquences pécuniaires sont souvent couvertes par des *assurances*.

Quelquefois les expéditions maritimes nécessitent des emprunts qui jadis étaient faits avec des clauses particulièrement aléatoires, et qu'à cause de cela on appelait *emprunts à la grosse aventure*.

Si, à ces données fournies par la nature même des choses, on ajoute que la loi organise d'une manière spéciale les *droits des créanciers* sur les navires, et la *prescription* des droits qui peuvent naître des expéditions maritimes, on a un plan tout tracé pour l'étude du Droit maritime privé.

TITRE I

NAVIRES ET ARMATEURS

8. — Les navires ce sont seulement les *bâtiments de mer*, comme l'indique l'intitulé du Titre 1^{er} de notre loi maritime, — les bâtiments de mer, c'est-à-dire les bâtiments qui, s'ils sont en service, sont employés à la navigation sur mer, — et, s'ils ne sont pas encore en service, qui sont aménagés en vue de cette navigation.

Mais réciproquement, et quoi qu'on en ait dit, ce sont tous les bâtiments de mer, y compris les bateaux de plaisance.

9. — Les navires présentent d'ailleurs de grandes variétés, et toutes les règles du Droit maritime ne s'appliquent pas indistinctement à tous les navires, parce que telles ou telles de ces règles peuvent ne pas convenir à certaines catégories de navires.

Au point de vue de leur mode d'emploi, on peut distinguer quatre sortes de navires : les *navires de commerce* proprement dits, c'est-à-dire de transport, — les *navires de pêche*, — les *navires de plaisance*, — et ceux affectés à des emplois spéciaux, *remorqueurs, chalands, dragues, bateaux-pilotes*, etc.

À un point de vue du mode de propulsion, il y a des *navires à voiles* et des *navires à vapeur* ou à *propulsion mécanique*.

Enfin, au point de vue de l'étendue de la navigation, on distingue, pour les bateaux de pêche, la *petite pêche* et les *grandes pêches*, et pour les navires de transport, le *long cours*, le *cabotage* et le *bornage*.

La petite pêche est la pêche sur la côte, ou au large des côtes ; — les grandes pêches sont celles de la baleine ou du cachalot, de la morue et du corail.

Le cabotage (considéré seulement relativement à la France métropolitaine) est la navigation sur les côtes de l'Europe, sur les côtes d'Asie ou d'Afrique baignées par la Méditerranée, et aussi sur la côte océanique du Maroc ; — le long cours est la navigation dans des parages plus éloignés (art. 377 C. de com., modifié par la loi du 14 juin 1854). Le cabotage se subdivise en *petit cabotage* et *grand cabotage*, selon qu'il a lieu entre les ports de la même mer ou de mers différentes ; et en *cabotage français* et *cabotage international*, selon qu'il se fait de ports français à ports français, ou de ports français à ports étrangers (loi du 30 janvier 1893, art. 1).

Le bornage est une petite navigation faite par des embarcations de 25 tonneaux au plus, dans un rayon de 15 lieues marines au maximum (décret du 20 mars 1852).

9 bis. — Il importe de remarquer, en outre, que certaines embarcations, telles que les *chaloupes*, ne sont que des annexes d'autres navires dont elles partagent le sort juridique.

10. — Les navires sont exploités par les armateurs. L'*armateur*, l'*exercitor* des Romains est, comme le disait Ulprien, la personne à laquelle reviennent les produits de l'exploitation du navire.

Le plus souvent cette personne est le propriétaire même du navire, et c'est ce que suppose le Code de commerce, qui parle presque toujours du propriétaire en le considérant comme armateur.

Mais il peut en être autrement, et de trois façons différentes.

D'abord il pourrait arriver qu'un navire fût l'objet d'un droit d'usufruit ; alors il serait exploité par l'usufruitier, et c'est celui-ci qui serait armateur.

Ensuite un navire peut, comme tout autre bien corporel, être l'objet d'une location, qui prend ici le nom spécial d'affrètement ; alors c'est le locataire, ou affréteur, qui exploitera le navire pour son compte, et qui en sera l'armateur.

Enfin le propriétaire d'un navire, tout en en conservant la jouissance, peut en confier l'administration à un mandataire ; c'est alors le gérant du navire qui en est l'armateur, aussi l'appelle-t-on armateur-gérant.

Dans ces trois cas la qualité d'armateur est nettement séparée de la qualité de propriétaire ; mais alors même qu'en fait les deux qualités sont réunies sur la même tête, elles n'en sont pas moins distinctes en droit, et il faut d'autant plus se garder de les confondre, que là est la source de beaucoup des difficultés qu'on rencontre dans les questions maritimes.

11. — Au point de vue juridique, les navires sont des biens ; mais ce sont des biens d'une nature tout à fait exceptionnelle, pour ne pas dire unique ; aussi sont-ils en dehors, et en quelque sorte en marge des classifications et de la réglementation des autres biens.

Un navire est, en effet, comme une île flottante et une sorte de cité ambulante ; c'est une chose mobile entre toutes ; mais c'est la demeure d'un groupe d'hommes plus ou moins nombreux, comme le serait un village ou une ville, et ses déplacements incessants ne l'em-

pêchent pas d'avoir des attaches particulières avec un lieu déterminé.

C'est un organisme dépendant d'un pays, mais qui se transporte d'un bout du monde à l'autre, et qui doit se suffire à lui-même pendant ses voyages.

C'est une chose inerte en soi, mais à laquelle sa mobilité donne une sorte de vie, qui passe par des alternatives de prospérité et de détresse, et qui est une source de dangers considérables pour les gens et pour les choses avec lesquelles elle entre en contact.

Aussi les navires sont-ils traités, sous bien des rapports, comme des personnes, ayant comme les personnes une *nationalité*, un *nom*, un *état civil*, une sorte de *domicile*. Et la tendance très marquée du Droit moderne est de les considérer comme des « sujets de droits », ayant, de même que les personnes, leurs créances et leurs dettes, rendant des services, ou commettant des fautes et encourant des responsabilités.

Il résulte de là, pour les navires, des règles tout à fait spéciales, que ne connaissent pas les biens ordinaires.

D'un autre côté, et même considérés tout simplement comme des biens, les navires ont des règles exceptionnelles à deux points de vue : leur emploi est soumis à un *contrôle administratif*, et en eux-mêmes ils tiennent en quelque sorte le milieu entre les meubles et les immeubles.

CHAPITRE I^{er}

Nationalité des navires

12. — Dans tous les pays civilisés on ne conçoit pas qu'un navire n'ait pas de nationalité, parce qu'on s'est habitué à considérer les navires comme une sorte de portion flottante ou de prolongement du territoire du pays auquel ils appartiennent.

Cette idée entraîne des conséquences considérables.

a. — Les navires ont droit à la protection du gouvernement de leur pays, au concours des autorités de leur pays, à l'assistance des vaisseaux de guerre de leur nation. Et réciproquement ils doivent obéir aux ordres du gouvernement de leur pays, se conformer aux instructions de ses agents, subir la surveillance de ses vaisseaux.

b. — Les navires jouissent du privilège de l'*exterritorialité* : en principe, les faits délictueux commis à bord d'un navire, même dans un port dépendant d'un autre pays, restent soumis aux lois et aux tribunaux du pays auquel le navire appartient (Avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1806, et ordonnance du 29 octobre 1833, art. 22).

c. — En cas de guerre, chacun des belligérants peut s'emparer des navires appartenant à des ennemis ; mais il doit, en principe, respecter les navires appartenant à des neutres.

d. — Certains avantages pécuniaires peuvent être attribués aux navires nationaux. C'est ainsi que la pêche sur les côtes de France, le cabotage entre les ports français et algériens, et le remorquage sur les côtes et dans les ports français ont été réservés aux navires français (système du *monopole du pavillon* ; lois du 1^{er} mars 1886, du 2 avril 1889, du 11 avril 1906 et du 6 décembre 1917) (1).

C'est ainsi encore que l'Etat accorde aux navires français des primes à la construction, et des primes à la navigation dites *compensations d'armement* (lois sur la marine marchande des 30 janvier 1893, 7 avril 1902, 18 avril 1906).

e. — Les relations juridiques auxquelles l'exploitation d'un navire donne lieu entre personnes de nationalité différente sont souvent régies, en Droit international, par la loi du pays auquel le navire appartient (*loi du pavillon*), alors même que ces relations se noueraient ou produiraient leurs effets dans un port dépendant d'un autre pays.

13. — Il importe donc beaucoup de connaître la nationalité des navires. Aussi les lois des divers pays maritimes déterminent-elles les conditions moyennant lesquelles un navire est national.

En France, les principes sur ce point ont été posés par la Convention dans un décret du 21 septembre 1793, intitulé *acte de navigation* en souvenir du fameux *act* par lequel Cromwell avait fondé la prospérité de la marine anglaise.

(1) Toutefois une loi du 22 juillet 1909, motivée par les grèves maritimes de Marseille, a autorisé le gouvernement à suspendre par décret, en cas d'événements exceptionnels, le monopole du pavillon entre la France continentale, la Corse et l'Algérie.

14. — Ce décret exigeait d'abord, pour qu'un navire fût français, qu'il fût de construction française ; mais cette condition, qui était aussi nuisible à nos armateurs qu'elle était favorable à nos constructeurs, a été supprimée par la loi sur la marine marchande du 19 mai 1866 (art. 3).

Le décret de la Convention exigeait ensuite, pour qu'un navire fût français, qu'il appartînt en totalité à des Français. Si naturelle que fût cette condition, elle a été atténuée par une loi du 9 juin 1845 d'après laquelle il suffit, pour qu'un navire soit français, qu'il appartienne, au moins pour moitié, à des Français (1).

Enfin le décret de la Convention exigeait que le capitaine, les officiers et les trois quarts au moins des matelots fussent Français. Cette condition a été maintenue en principe ; mais, comme elle est quelquefois très gênante pour les armateurs, des décrets ou des décisions ministérielles ont permis aux armateurs français de prendre des matelots étrangers dans certains cas exceptionnels, pourvu que les capitaines soient Français.

15. — Les navires qui remplissent les conditions requises pour être considérés comme français, ont seuls le droit d'arborer le pavillon national à la poupe et au mât de pavillon, ou, à défaut de mât de pavillon, à la corne d'artimon (ordonnance du 3 décembre 1817, art. 7).

Mais si le pavillon est l'emblème et le signe de la nationalité des navires, il n'en est pas une preuve

(1) Si le navire appartient à une société, il suffit, en principe, que cette société ait son siège social en France, parce qu'alors elle est considérée comme française. Mais c'est une garantie bien insuffisante, car la société, malgré son étiquette française, pourrait être composée en majorité d'étrangers

suffisante. Aussi a-t-on compris, dans tous les pays maritimes, qu'il fallait donner aux propriétaires et aux capitaines de navires un moyen à la fois sérieux et commode de justifier à tout moment de la nationalité de leurs bâtiments.

Dans ce but les lois des divers pays maritimes prescrivent l'accomplissement de certaines formalités pour constater officiellement la nationalité des navires, puis la délivrance aux propriétaires de ces navires d'un acte authentique qui servira à prouver en tout temps la nationalité des navires.

Cet acte est appelé chez nous *acte de francisation*.

16. — En principe, tous les bâtiments de mer français, quels que soient leur espèce, leur tonnage, leur mode d'emploi, doivent être munis d'un acte de francisation (loi du 27 vendémiaire an II, art. 22). Toutefois des circulaires ou décisions ministérielles en ont dispensé les canots et chaloupes dépendant d'un autre navire, les embarcations d'un très faible tonnage, et celles qui ne sortent pas des ports ou ne dépassent pas l'embouchure des rivières.

17. — Pour obtenir un acte de francisation, le propriétaire d'un navire doit remplir sept conditions. :

1^o — Avant tout, pour bien individualiser son navire, il doit lui donner un *nom*, et ce nom doit être marqué d'une manière très apparente à la poupe du navire (loi du 6 mai 1841, art. 21 ; décret du 19 mars 1852, art. 6). Il est même recommandé de faire marquer aussi le nom des navires sur les bordages de chaque côté de l'avant (circulaire ministérielle du 4 avril 1885).

2^o — Le propriétaire doit attacher son navire à un port en le faisant immatriculer sur un registre tenu au bureau de l'Inscription maritime. Le port d'immatriculation, ou *port d'attache*, devient pour le navire une sorte de domicile où se feront, en principe, tous les actes

juridiques concernant le navire ; le nom de ce port doit être marqué à la poupe du navire de la même manière que le nom même du navire (décret du 19 mars 1852 art. 6).

3^o — Le propriétaire doit faire *jauger* son navire, c'est-à-dire en faire mesurer la contenance. Le jaugeage officiel des navires est opéré par les préposés des douanes ; il a lieu, depuis 1872 (décret du 24 décembre 1872), d'après une méthode due au géomètre anglais Moorson. Le volume obtenu au moyen de cette méthode doit être gravé au ciseau sur les faces du maître-bau, c'est-à-dire de la plus grande des poutres transversales qui supportent le pont du navire (décret de 1872). — Ce volume est appelé *tonnage*, parce que l'unité de mesure qui sert à le déterminer est le *tonneau*, et comme le tonneau vaut lui-même 2 mètres cubes 83 un navire est de 100 tonneaux quand il a 283 mètres cubes.

4^o — Le propriétaire du navire doit affirmer sous serment, devant un juge de son domicile, son droit de propriété et sa qualité de citoyen français (loi du 27 vendémiaire an II, art. 13).

5^o — Le propriétaire doit déposer à la recette des douanes du port d'attache son titre de propriété, l'acte constatant sa prestation de serment, et de plus, s'il s'agit d'un navire construit en France, un état des inscriptions hypothécaires prises sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune (loi du 10 juillet 1885, art. 7).

6^o — Le propriétaire fait inscrire son navire, à son nom, sur un registre tenu à la recette des douanes du port d'attache.

7^o — Enfin le propriétaire du navire « se soumet », c'est-à-dire s'engage, par écrit sur le même registre, en fournissant caution, à ne point disposer de l'acte de francisation dont il sollicite la délivrance, à n'en

faire usage que pour le service de son navire, et à le rapporter au bureau de la douane s'il perdait son navire ou le vendait à des étrangers (loi du 27 vendémiaire an II, art. 16).

18. — Quand toutes ces conditions sont remplies, et moyennant paiement des frais et droits par le propriétaire du navire, un acte de francisation lui est délivré par la recette des douanes du port d'attache, au nom du Peuple français, et sous la signature du Ministre des Finances (loi du 27 vendémiaire an II, art. 10 et 25).

Cet acte constitue dès lors une preuve officielle et permanente de la nationalité française du navire, et en même temps du droit de propriété de la personne à laquelle il est délivré.

19. — Mais, pour remplir exactement et utilement ce double rôle, l'acte de francisation doit rester toujours conforme à la condition du navire ; si cette condition vient à être modifiée matériellement ou juridiquement, il devra être modifié lui-même.

D'où les conséquences suivantes.

20. — A. — Si le navire change de port d'attache, le propriétaire doit faire mentionner ce changement au dos de l'acte de francisation par la recette des douanes du nouveau port d'attache ; et la recette des douanes prévient l'administration de l'Inscription maritime d'avoir à changer l'immatriculation du navire sur les registres de la marine (1).

21. — B. — Si un navire francisé est l'objet de modifications matérielles assez considérables pour en changer la forme, ou le tonnage, ou le gréement, l'acte de fran-

(1) Il en était à peu près de même autrefois en cas de changement de nom du navire ; mais ce changement a été prohibé par une loi du 5 juillet 1836.

cisation doit être renouvelé (loi du 27 vendémiaire an II, art. 21).

22. — C. — Si un navire français est l'objet d'une transmission de propriété quelconque, mais qui ne lui fasse pas perdre sa nationalité, le nouveau propriétaire doit faire mettre l'acte de francisation à son nom, et *se faire reconnaître* par la douane, en faisant mentionner par la douane la mutation de propriété au dos de l'acte de francisation (loi du 27 vendémiaire an II, art. 17).

23. — D. — Si le navire auquel se rapporte l'acte de francisation est détruit matériellement, ou s'il cesse d'être employé à la navigation maritime, ou encore s'il perd la nationalité française, l'acte de francisation doit être annulé.

Pour cela l'ancien propriétaire devra le rapporter à la recette des douanes du port d'attache (loi du 27 vendémiaire an II, art. 16).

24. — Si l'acte de francisation d'un navire qui continuerait de naviguer sous pavillon français venait à être perdu, le propriétaire pourrait en obtenir un nouveau en affirmant la perte du premier (loi du 27 vendémiaire an II, art. 20).

Si l'acte de francisation avait seulement besoin d'être renouvelé pour cause de vétusté, ou à raison du défaut de place au verso pour continuer à inscrire les mutations, le propriétaire obtiendrait un duplicata en déposant à la douane l'acte originaire.

25. — En même temps que l'administration des douanes assure l'exacte concordance des actes de francisation avec l'état matériel et juridique des navires, elle tient à jour le registre des soumissions de francisation en inscrivant sur ce registre, non seulement toutes les mutations de propriété des navires francisés (loi du 27 vendémiaire an II, art. 17), mais aussi les

constitutions d'hypothèques, puis en rayant de ce registre les navires changés de port d'attache, ou détruits, ou dénationalisés. — De la sorte, le registre de la douane constitue, pour les navires, un véritable registre de l'état civil.

Parallèlement l'administration de la Marine tient à jour le registre matricule des navires du quartier, en indiquant sur ce registre tous les *mouvements* de ces navires, tels que mutations de propriété, démolitions, armements ou désarmements.

Enfin la recette des douanes a, pour chaque navire, un *dossier* contenant toutes les pièces relatives au navire.

CHAPITRE II

Contrôle administratif

26. — La vie et les biens d'un grand nombre de personnes, marins, passagers, expéditeurs et destinataires de marchandises, dépendent de l'état des navires. Aussi depuis longtemps a-t-on eu l'idée de soumettre les navires à une surveillance de l'autorité publique, afin de prévenir autant que possible les sinistres occasionnés par le mauvais état des navires.

Mais à cet égard la législation a évolué d'une façon très sensible.

27. — Jusqu'à l'époque contemporaine, on s'était contenté de prescrire aux capitaines de provoquer la visite de leurs navires par des délégués de l'autorité maritime, à l'occasion et comme préliminaire des voyages qu'ils entreprenaient (art. 225 C. de com.). Puis, peu à peu, on a tendu à imposer aux propriétaires mêmes des navires le devoir d'obtenir des *permis de navigation* indépendamment de tout voyage.

Cette évolution, dont les principales étapes furent marquées par les lois sur la marine marchande de 1881 et de 1893, a été achevée par la loi du 17 avril 1907 « sur la sécurité de la navigation maritime ». Cette loi a aboli l'ancienne visite (art. 56 et 57), et elle l'a remplacée, pour tous les navires français indistinctement ayant plus de 25 tonneaux de jauge brute, par un

contrôle administratif beaucoup plus développé, qui aboutit à la délivrance d'un permis de navigation, et qui concerne les propriétaires et armateurs des navires beaucoup plus que les capitaines.

28. — La loi de 1907 a organisé à la fois deux sortes de visites des navires, qu'on pourrait appeler, pour les mieux différencier, *visites de service* et *visites de partance*.

29. — A. — Les navires nouvellement construits, ou nouvellement acquis à l'étranger par les armateurs français doivent, avant d'être mis en service en France, être examinés sur la demande de leurs propriétaires.

L'examen porte sur sept points principaux (art. 1^{er} de la loi de 1907) :

construction et navigabilité du navire ;
aménagement, habitabilité et salubrité des locaux ;
armement du navire ;
appareils de sauvetage ;
tirant d'eau maximum du navire ;
appareils moteurs ;
nombre maximum de passagers (1).

L'examen est fait par une commission de onze membres (art. 4 de la loi de 1907) :

l'administrateur de l'Inscription maritime, président ;
l'inspecteur de la navigation maritime ;
deux capitaines de navire ;
un ingénieur français ;

(1) Ces différents points sont réglementés en grand détail par un décret du 21 septembre 1908. Notamment les art. 112 à 115 de ce décret prescrivent que tous les navires portent sur leur coque des *marques de franc bord* (un disque traversé par un diamètre horizontal) indiquant la limite de l'immersion permise, et une *échelle de tirant d'eau*.

un représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes.

un expert français ;

un officier mécanicien de la marine ;

un médecin ;

un représentant des armateurs ;

et un représentant de l'équipage.

30. — Une fois mis en service, les navires doivent être examinés, soit en vertu d'une décision de l'administrateur de l'Inscription maritime, soit sur la demande des armateurs, tous les douze mois, ou même dans l'intervalle s'ils ont subi de graves avaries ou de notables changements. Et alors l'examen est fait par une commission de quatre membres au moins (art. 5 et 6 de la loi de 1907) :

l'administrateur de l'Inscription maritime ;

l'inspecteur de la navigation ;

et au moins deux experts.

31. — B. — Les inspecteurs de la navigation maritime, qui ont été institués par la loi de 1907, ont pour mission de visiter d'office tout navire qui est en partance pour un voyage au long cours ou au cabotage, ou pour une campagne aux grandes pêches, — d'en vérifier l'état, l'armement, l'avitaillement (art. 7 de la loi de 1907).

En vue de cela, les armateurs ou leurs représentants doivent faire par écrit, au moins vingt-quatre heures à l'avance, une déclaration de partance dans le bureau de l'inspecteur ou à l'Inscription maritime. Ils n'en sont dispensés que s'il s'agit de navires faisant un service régulier selon un horaire qui aurait été communiqué à l'administrateur de l'Inscription maritime.

En outre, l'inspecteur de la navigation maritime a toujours le droit de visiter, quand il le juge utile, tous les navires présents dans le port (art. 7, alin. 4, de la loi de 1907).

31 bis. — Les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge brute sont soumis seulement à une visite annuelle quand ils sont armés pour le commerce ou pour la pêche (art. 55 de la loi de 1907) ; mais ils sont soumis aussi aux visites facultatives des inspecteurs de la navigation. — S'ils sont affectés à la navigation de plaisance, ils ne sont astreints à aucune visite régulière, mais restent sujets aux visites facultatives des inspecteurs de la navigation.

32. — C. — Toute visite faite, soit à un navire neuf, soit à un navire en service, fait l'objet d'un procès-verbal détaillé (art. 11 de la loi de 1907).

Si ce procès-verbal est favorable, il aboutit, en ce qui concerne les visites de service, à la délivrance, par l'administration de l'Inscription maritime au propriétaire du navire, d'un permis de navigation qui vaudra jusqu'à la visite suivante ; et en ce qui concerne les visites de partance, à l'autorisation au moins virtuelle de prendre la mer (art. 12 de la loi de 1907).

33. — L'armateur ou propriétaire qui ferait naviguer un navire sans permis de navigation, ou avec un permis périmé, serait puni d'une amende de 100 à 1.000 francs (art. 33, 34 et 35 de la loi de 1907) ; il serait passible d'une amende de 400 à 4.000 francs, et d'un emprisonnement d'un mois à un an, s'il avait fait naviguer le navire malgré le refus ou le retrait du permis (art. 34).

Les peines pourraient être portées au double en cas de récidive dans l'année (art. 40).

Le capitaine qui se serait rendu complice d'une infraction aux règles sur le permis de navigation, serait passible des mêmes pénalités (art. 37).

CHAPITRE III

Nature juridique des navires

34. -- Un navire, ce n'est pas seulement la coque ou carène d'un bâtiment servant à la navigation ; c'est l'ensemble formé par cette coque et par tous les accessoires qui y sont joints matériellement, ou qui sont affectés à son service, et qui la rendent apte à la navigation. — Ces accessoires, qui sont désignés sous le nom générique d'*agrès* et *apparaux*, suivent, en principe, le sort juridique du corps même du navire.

Quant aux *avitaillements*, c'est-à-dire les victuailles, vivres et provisions embarqués sur le navire, il ne semble pas qu'on doive, en général, les considérer comme des accessoires suivant le sort juridique du navire, car ils ne servent à son exploitation que d'une manière indirecte.

35. — Partout et toujours les navires ont été considérés tout naturellement comme des meubles. Après le droit romain (Digeste, L. XLIII, t. 24, fragm. 20, § 4) et le Code civil (art. 531), le Code de commerce a déclaré que « les navires et autres bâtiments de mer sont « meubles » (art. 190, alin. 1).

Les navires sont donc régis, en principe, par les règles qui gouvernent les meubles.

Toutefois ce sont des meubles d'un genre tout particulier. Soit à raison de la masse énorme et de la va-

leur considérable qu'ils ont souvent, soit à raison de l'espèce de personnalité dont ils jouissent, les navires sont soumis à certaines règles qui se rapprochent de celles qui gouvernent les immeubles, ou même à des règles qui ne s'appliquent à aucune autre espèce de biens.

36. — C'est ainsi qu'au point de vue du Droit international, on tend de plus en plus à appliquer aux navires étrangers la loi de leur pavillon, comme on applique aux personnes le statut de leur nation, — particularité très notable, mais qu'il suffit d'indiquer ici comme sortant dn cadre de cet ouvrage.

C'est ainsi encore que la propriété des navires ne s'acquiert pas instantanément par le seul fait de la possession, comme celle des autres meubles corporels (art. 2279 C. civil), mais seulement par une possession prolongée, en un mot par l'usucaption, comme celle des immeubles. — En outre les mutations de propriété des navires ne sont pas opposables aux tiers par elles-mêmes, comme celles des autres meubles corporels, mais doivent être publiées, comme celles des immeubles, et même d'une manière beaucoup plus large et beaucoup plus perfectionnée.

L'examen de ces particularités trouvera sa place dans le chapitre suivant.

D'un autre côté, tandis qne les meubles ordinaires ne peuvent pas être saisis entre les mains des tiers acquéreurs par les créanciers du précédent propriétaire (art. 2119 C. civil), les navires sont susceptibles d'être « suivis » ainsi non seulement par les créanciers privilégiés et hypothécaires, comme les immeubles, mais même par les créanciers chirographaires, ce qui n'existe pour aucun autre bien. Puis les navires d'un certain tonnage sont susceptibles d'hypothèques, comme les immeubles, tandis que les meubles ordinaires n'en

sont pas susceptibles (art. 2119 C. civil). — Enfin la saisie des navires est intermédiaire entre celle des meubles et celle des immeubles.

Ces dernières particularités feront en grande partie l'objet du Titre VIII de cet ouvrage.

CHAPITRE IV

Acquisition des navires

37. — Les modes d'acquérir sont, en réalité, les mêmes pour les navires que pour les autres biens corporels, c'est-à-dire : l'*occupation*, la *construction*, les *conventions*, les *successions* et *testaments*, et la prescription acquisitive ou *usucaption*.

Les prétendus modes spéciaux d'acquisition des navires que signalent généralement les auteurs, ne sont pas autre chose que des applications particulières de modes ordinaires d'acquérir : le *sauvetage*, dont d'ailleurs la force acquisitive a été supprimée en grande partie par une loi contemporaine (1), est une forme de l'invention, qui est elle-même une variété de l'occupation ; — la *prise* est encore plus évidemment une forme de l'occupation (2) ; — le *délaissement* aux assureurs est une conséquence du contrat d'assurance, ou plutôt une convention annexe du contrat d'assurance (3) ; — l'*abandon* aux créanciers ne pourrait être translatif qu'à titre de dation en paiement, donc que comme une sorte de contrat, mais il n'est pas et ne peut même pas être translatif de propriété (4).

(1) et (2) V. *infra*, n^os 39 et 41.

(3) V. *infra*, n^os 79 et 807.

(4) V. *infra*, n^o 270.

Ce qui est vrai seulement, c'est que les modes d'acquérir du droit commun prennent, en s'appliquant aux navires, une physionomie très spéciale, et c'est à ce point de vue qu'il faut les passer en revue.

SECTION I^{re}

Occupation

38. — L'acquisition des navires par occupation ne peut plus s'exercer de nos jours qu'au profit de l'Etat, ce qui lui enlève toute importance en Droit privé. Elle se présente sous trois formes, le sauvetage, la confiscation, la prise.

39. — *Sauvetage.* — Les objets provenant des bris et naufrages, et qui ne sont pas réclamés par leurs propriétaires dans les délais fixés par la loi, étaient attribués jadis, dans une proportion variable selon les cas, aux sauveteurs et à l'Etat ; aujourd'hui les sauveteurs ne peuvent plus rien y prétendre, leurs droits ayant été réduits par la loi du 29 avril 1916 à une rémunération pécuniaire ; ces objets restent à l'Etat à titre d'épaves.

40. — *Confiscation.* — En vertu de lois spéciales les navires qui seraient employés à la traite des noirs seraient confisqués par l'Etat.

41. — *Prise.* — La capture, en temps de guerre, des navires et des cargaisons appartenant à des ennemis fut, pour les particuliers, aussi bien que pour les Etats, un mode tout naturel d'acquisition tant que la guerre fut considérée comme telle.

Seulement, dans l'ancien Droit, afin de diminuer les abus qui résultaient de là, on avait organisé le système de la course : les armateurs qui voulaient armer des navires en guerre, devaient se faire délivrer par leur

gouvernement une autorisation appelée *commission en guerre*, ou *lettres de marque*, qui leur conférait la qualité de *corsaires*, et les empêchait d'être traités comme des pirates ou forbans.

Mais la course, devenue odieuse à son tour, a été abolie par le Congrès de Paris de 1856, et depuis lors la prise ne peut plus être exercée que par les navires de guerre des Etats belligérants.

SECTION II

Construction

42. — La construction d'un navire, comme celle de tout autre objet, peut s'effectuer, en fait, de plusieurs manières, et par suite se présenter, en droit, sous des aspects différents.

Autrefois les personnes qui voulaient avoir un navire, le faisaient souvent construire elles-mêmes, avec des matériaux à elles et par des ouvriers à leurs gages ; on trouvait que c'était le moyen d'avoir les navires à meilleur compte, aussi appelait-on *construction par économie* cette manière de procéder.

Mais le développement de l'industrie et les perfectionnements apportés aux constructions navales ont fait tomber en désuétude ce mode de construction ; de nos jours l'armateur qui a besoin d'un navire, le commande à un constructeur de profession avec lequel il fait un marché ; et alors il y a *construction à forfait ou à l'entreprise*.

43. — De toute façon la construction aura pour résultat de rendre celui qui la fait faire propriétaire du navire. Mais, à d'autres points de vue, la construction produira des conséquences juridiques très diffé-

rentes selon les conditions dans lesquelles elle aura été faite.

Il s'agit de savoir à qui le navire appartient, et pour qui sont les risques du navire pendant les travaux ; — quelle est la responsabilité des constructeurs ; — quelles sont les garanties de paiement des constructeurs. Or toutes ces questions se ramènent à une seule : quelle est la nature juridique du contrat intervenu ? Cela dépend du genre de construction employé.

44. — A. — Aucun doute n'est possible dans le cas de construction par économie, parce qu'alors la situation est parfaitement nette : le contrat passé entre l'armateur et les ouvriers qu'il a embauchés, est évidemment un louage de services ordinaire ; propriétaire des matériaux, l'armateur a non moins évidemment la propriété, et avec elle les risques du navire en construction, dès le jour de la mise en chantier ; les ouvriers ne sont responsables que de leurs malfaçons, et ils ont sur le navire le privilège des constructeurs (art. 191, 8^o, C. de com.).

45. — B. — Il n'y aurait pas davantage difficulté dans le cas de construction à forfait, si l'armateur fournit les matériaux et que l'entrepreneur ne fournit que la main-d'œuvre. Le contrat intervenu entre eux serait incontestablement un louage d'ouvrage sur devis ; par suite, comme dans le cas précédent, la propriété et les risques du navire seraient pour l'armateur pendant la construction, l'entrepreneur ne pourrait être rendu responsable que de ses malfaçons (art. 1789 C. civil), et il aurait sur le navire le privilège des constructeurs.

Mais cette hypothèse ne se produit presque jamais en pratique ; habituellement l'entrepreneur fournit tout, matériaux et main-d'œuvre. Et alors la construction à forfait soulève des questions très délicates,

parce que la nature du contrat intervenu est ambiguë. Du reste ces difficultés n'ont rien de spécial au Droit maritime ; ce sont des questions de Droit civil qui ont été agitées depuis les Romains jusqu'à nos jours, et qui se présentent de la même manière pour les navires que pour tout autre objet.

Conformément à l'opinion dominante en Droit commun, il faut considérer la construction à forfait, avec fourniture des matériaux par le constructeur, comme une vente, la vente d'une chose future, c'est-à-dire comme une sorte de vente à terme — ou, plus exactement encore, comme un contrat mixte dans lequel le caractère de louage d'ouvrage prédomine pendant la construction, et le caractère de vente l'emporte définitivement après la réception de l'ouvrage. Cela résulte à la fois des traditions historiques (Instituts de Justinien, de *locatione*, § 1), des travaux préparatoires du Code civil, et du texte de l'article 711 de ce Code.

Par suite, pendant la construction et jusqu'à la réception, la propriété du navire appartient à l'entrepreneur, car l'objet de la vente n'existe pas encore ; et jusqu'au même moment, les risques sont pour le constructeur, comme le décide expressément l'article 1788 du Code civil (1). — Après la livraison, l'armateur étant

(1) Ces conséquences sont satisfaisantes en ce qui concerne les risques ; mais elles offrent un inconvénient grave en ce qui concerne la propriété du navire : souvent les armateurs sont amenés à verser des acomptes aux constructeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et si ensuite les constructeurs tombent en faillite, les armateurs perdent tout, ne pouvant ni revendiquer les navires contre la faillite, ni se faire rembourser intégralement leurs avances. Le remède à cet inconvénient est, pour les armateurs, de se faire consentir par les constructeurs une hypothèque sur les navires en construction, afin d'avoir une garantie de remboursement en cas de besoin.

devenu propriétaire, le constructeur aura sur le navire le privilège du vendeur comme garantie du paiement de son prix. — Enfin, en ce qui est de la responsabilité de l'entrepreneur, elle se modifie avec le temps : jusqu'à la réception du navire, l'entrepreneur, considéré comme constructeur, sera responsable de ses malfaçons, ce qui permettrait à l'armateur de le contraindre à faire les travaux et modifications nécessaires pour donner au navire les qualités voulues ; puis, après la réception du navire, l'entrepreneur, considéré comme vendeur, restera encore responsable des vices rédhibitoires qui viendraient à se révéler après coup, ce qui permettrait à l'armateur d'obtenir la résiliation du marché, ou tout au moins une réduction sur le prix, conformément aux articles 1641 à 1644 du Code civil.

SECTION III

Contrats

46. — Les contrats translatifs de propriété, tels que vente, échange, donation, transfèrent la propriété des navires comme celle de tous les autres biens.

47. — Ces contrats se forment d'après les principes du droit commun, soit au point de vue du fond, soit au point de vue de la forme.

Ainsi, tandis que la donation d'un navire devrait, sous peine de nullité, être faite par acte notarié (1),

(1) Quoique meubles, les navires ne peuvent pas être l'objet d'un don manuel, parce que le don manuel ne se conçoit que pour les biens auxquels s'applique la règle « en fait de meubles possession vaut titre », et que, précisément, les navires échappent à cette règle. (V. *infra*, n° 55).

les ventes et échanges de navires ne sont soumises, pour leur validité, à aucune forme spéciale.

Il est vrai que, d'après l'article 195 du Code de commerce (alin. 1^{er}), « la vente volontaire d'un navire « doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte « public ou par acte sous signature privée ». Mais il faut entendre cela en ce sens que la rédaction d'un écrit est exigée seulement pour la preuve : quoique les ventes de navires soient, au moins dans la plupart des cas, des actes commerciaux (art. 633 C. de com.), la loi maritime a voulu écarter d'elles les modes de preuve admis dans le commerce terrestre (art. 109 C. de com.) qui sont susceptibles de donner lieu à des doutes et à des lenteurs.

De là les conséquences suivantes : les acquisitions de navires à titre onéreux peuvent être prouvées, non seulement au moyen d'un acte écrit, comme le dit le Code, mais aussi par l'aveu ou par le serment ; au contraire elles ne peuvent certainement pas être prouvées par témoins, ni par présomptions, même avec un commencement de preuve par écrit ; et il semble même qu'elles ne pourraient pas l'être par la correspondance ou par les livres des parties, car il ressort des termes de l'art. 195 que la loi veut un acte dressé exprès pour constater le contrat (1).

Cet acte, qu'il soit notarié ou sous seing privé, doit contenir « copie *in extenso* d'extraits de l'acte de francisation relatifs au port d'attache, à l'immatriculation

(1) Mais c'est seulement en tant que translatif de propriété d'un navire que le contrat ne peut pas être prouvé par tous les moyens ; il pourrait l'être en tant qu'obligation contractée commercialement par le propriétaire d'un navire de céder son navire, obligation dont l'inexécution donnerait lieu à des dommages-intérêts.

Un Folio

DU

REGISTRE DES FRANCISATIONS

Navire le

SOUMISSION DE FRANCISATION

Je soussigné demeurant à
 jure et affirme que le nommé
 que je déclare vouloir attacher au port de
 jauge tonneaux
 les données ci-après: centièmes, suivant
 Volume total (non compris l'allocation pour
 l'équipage) mètres cubes tonneaux
 Déduction pour les
 navires à vapeur.
 Net.

L'identité du navire est déterminée par les mesures ci-après:
 longueur de l'avant de l'étrave sous le
 beaupré jusqu'à l'arrière de l'étambot mètres cent.
 plus grande largeur extérieure
 hauteur au milieu (sous le pont de tonnage
 du navire (sous le pont supérieur.
 comme il appert du certificat de M. , vérificateur de ce
 bureau, ; qu'il a été construit à en 19 ;
 qu'il a pont; qu'il a vaigrage; qu'il a
 mât ; qu'il est doublé ; que j'en suis propriétair (unique ou conjointement avec) et
 qu'aucune autre personne quelconque n'y a droit, titre, intérêt,
 propriété ou portion de propriété; que je suis Français, jouissant des
 droits civils et soumis aux lois de l'Etat; et pour constater d'autant
 plus la propriété, j'ai présentement remis et déposé audit bureau, ès
 mains du Receveur qui le reconnaît

Et de suite, pour satisfaire à l'art. 11 de la loi du 27 vendémiaire an II, l'edit propriétaire s'est soumis à payer la somme de
 du paiement de laquelle s'est rendu caution M.
 s'obligeant solidairement l'un pour l'autre lesdits propriétaires et
 caution, dans le cas où la fausseté de la déclaration ci-dessus serait
 reconnue au paiement de ladite somme, de laquelle la confiscation
 aura encore lieu, outre les condamnations portées par la loi précitée,
 dans les cas prévus par l'art. 16.

L'edit propriétaire promet de ne point vendre, prêter, ni autrement
 disposer de l'acte de francisation qui va lui être délivré, non plus que
 des congés et expéditions qu'il recevra ultérieurement, et de n'en
 faire usage que pour le service du navire ci-dessus dénommé et
 décrit.

Il s'engage en outre à rapporter l'acte de francisation en ce bureau,
 dans le cas où le navire serait pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de
 quelque autre manière ou vendu soit en partie soit en totalité à un
 étranger; et ce dans un mois si la perte ou la vente totale ou partielle
 a eu lieu en France ou sur les côtes de France, ou dans trois,
 six ou neuf mois, suivant la distance des autres lieux.

En conséquence, il sera délivré par le Ministre des Finances audit
 soumissionnaire un acte de francisation dudit bâtiment sous le numéro
 de la présente.

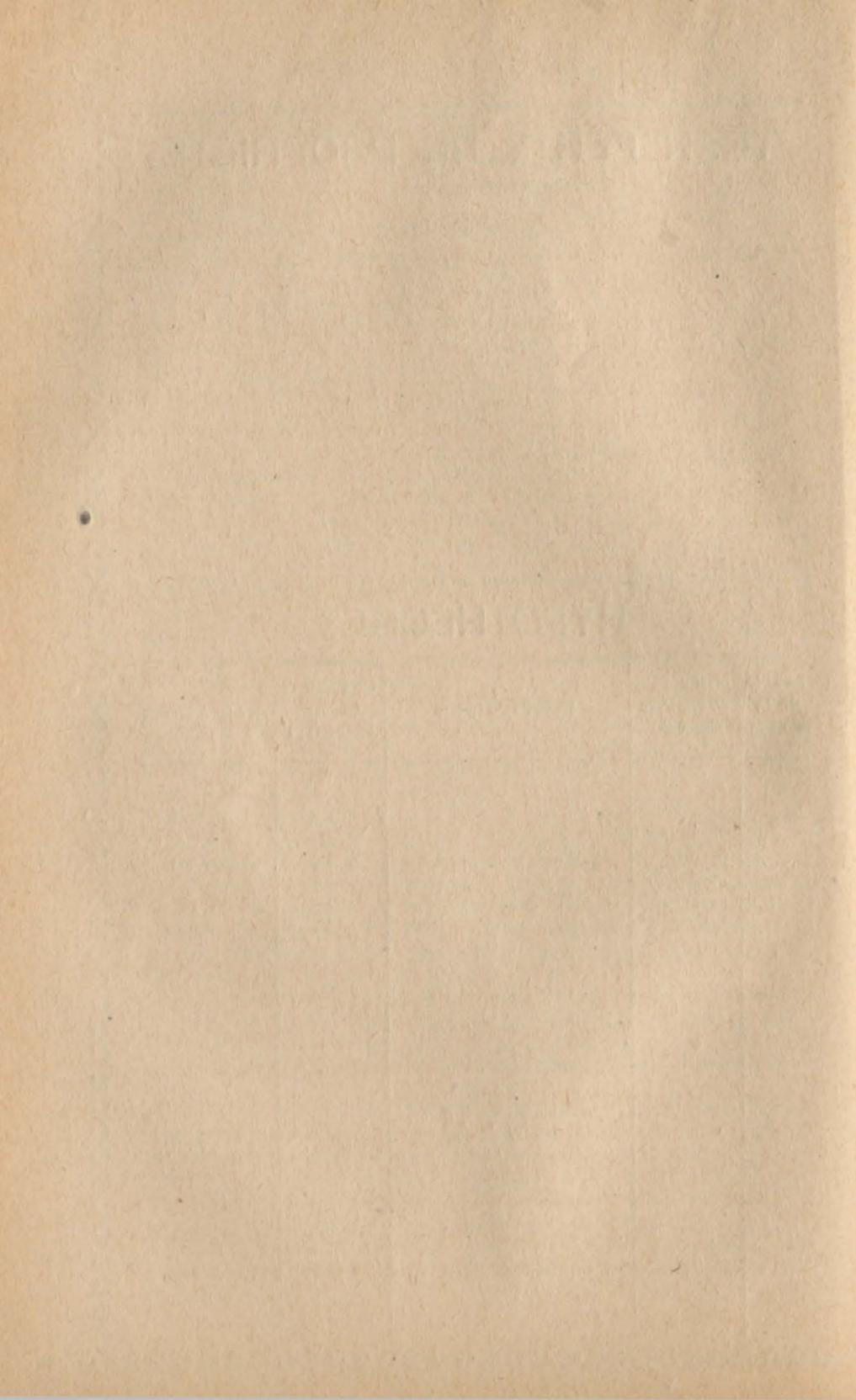
Même n° que
ci-contre

Nº

Navire le

TRANSFERTS DE PROPRIÉTÉ

HYPOTHÈQUES



« au tonnage, à l'identité, à la construction et à l'âge « du navire », avec indication de la date de l'acte de francisation (loi du 23 novembre 1897).

47 bis. — Ce système s'applique à toutes les aliénations de navires francisés, « que la vente soit faite « pour le navire entier ou pour une portion du navire, « — le navire étant dans le port ou en voyage » (art. 195, alin. 2 et 3, C. de com.).

Mais il ne faudrait pas l'appliquer à l'aliénation d'un navire en construction, ni encore moins au marché passé pour la construction à forfait d'un navire, car d'après leur texte comme d'après leurs motifs, le Code de commerce et la loi de 1897 ne visent que les navires armés et francisés.

48. — En donnant à l'acquéreur la propriété du navire, les conventions translatives mettent l'acquéreur dans la nécessité, si le navire est francisé, de *se faire reconnaître* par la douane avec laquelle il aura, pour l'exploitation de son navire, des rapports constants.

Pour cela l'acquéreur doit remplir une formalité dont j'ai déjà parlé à propos de la nationalité des navires, et qui est désignée sous le nom de *mutation en douane*. Conformément à l'article 17 de la loi du 27 vendémiaire an II, il doit faire mentionner son acquisition par les préposés de la recette des douanes : 1^o au dos de l'acte de francisation, et 2^o sur le registre des submissions de francisation du port d'attache.

Mais ce n'est pas seulement pour régulariser sa situation vis-à-vis de l'administration des douanes que l'acquéreur doit faire procéder à la mutation en douane, afin de mettre cette administration à même de vérifier que le navire n'a pas perdu la nationalité française, — c'est aussi pour donner à son acquisition une complète efficacité. Sans doute le contrat, par lui-même et par lui seul, a transféré à l'acquéreur la propriété du

navire, conformément à un principe essentiel de notre Droit français moderne (art. 1138 C. civil) ; pourtant cette acquisition n'est opposable à certains tiers — ceux auxquels elle peut être nuisible, — qu'autant qu'elle aura été portée à leur connaissance par des formalités de publicité, et précisément ces formalités consistent en la mutation en douane. Le but d'intérêt public et national qu'a incontestablement la mutation en douane, n'a rien d'incompatible avec cet autre but d'intérêt privé ; mais il explique que le Code de commerce n'ait pas parlé de la mutation en douane, en laissant en vigueur, par son silence même, les dispositions de la loi de l'an II.

49. — En définitive, la mutation en douane joue pour les navires un rôle semblable à celui que joue la transcription pour les immeubles. Mais combien elle le remplit mieux ! Elle diffère très sensiblement de la transcription sur plusieurs points, et toujours à son grand avantage.

Elle en diffère au fond de deux manières : au point de vue des mutations à publier, et au point de vue des tiers à l'égard desquels la publication est nécessaire.

Elle en diffère en la forme d'une triple façon : elle est libellée plus succinctement, elle donne lieu à un classement méthodique reposant sur une base fixe, et au lieu de se confiner dans un registre, elle paraît sur le titre même de propriété.

La mutation en douane a donné ainsi à la propriété nautique une organisation excellente qui contraste avec l'organisation défectueuse de notre propriété foncière.

50. — D'abord, bien que la loi de vendémiaire an II n'ait expressément assujetti à la mutation en douane que les ventes partielles de navires, on n'a jamais hésité à traiter de même, par identité absolue de raison, toutes les aliénations de navires, qu'elles soient totales

ou partielles, à titre onéreux ou à titre gratuit. La pratique a même très justement étendu la mutation en douane aux successions, aux legs et aux partages. Si bien que la mutation en douane s'applique à toutes les transmissions de propriété, tandis que la transcription ne porte que sur les transmissions par actes entre vifs.

C'est une immense supériorité de la mutation en douane, car la publicité qu'elle donne, au lieu d'être intermittente et coupée par des éclipses périodiques, comme l'est celle produite par la transcription, est continue et permanente.

Mais, bien entendu, la mutation en douane n'a trait qu'aux navires francisés, puisqu'elle se relie intimement à la francisation ; elle est étrangère aux aliénations de navires en construction, lesquelles n'ont pas plus besoin d'être publiées que les aliénations des meubles ordinaires.

51 — Ensuite les tiers à l'égard desquels la mutation en douane est utile, et qui pourraient se prévaloir du défaut de mutation en douane pour méconnaître les droits du nouveau propriétaire, ne sont pas ici tels ou tels ayants-cause de l'aliénateur, comme pour la transcription à propos de laquelle le Droit civil a si fâcheusement adopté deux systèmes dissemblables selon qu'il s'agit de donations ou d'aliénations à titre onéreux. Par cela seul que la loi maritime n'a rien précisé à cet égard, les tiers sont ici toutes les personnes qui ont intérêt à ne pas tenir compte de l'aliénation, autres bien entendu que l'aliénateur lui-même et ses héritiers ou successeurs universels, c'est-à-dire tous les ayants cause à titre particulier de l'aliénateur ; par exemple un second acquéreur qui aurait fait opérer la mutation en douane avant le premier, un créancier privilégié ou hypothécaire de l'aliénateur, et même ses créanciers chirographaires.

Il faut du reste décider, malgré les autorités considérables dont peut se recommander la solution con-

traire, que les tiers intéressés seraient recevables à invoquer le défaut de mutation en douane, alors même que par une autre voie, ils auraient eu connaissance de l'aliénation du navire. — Ce n'est pas là, comme on l'a objecté, favoriser la mauvaise foi. C'est seulement appliquer une règle qui est unanimement admise en droit commun, et sans laquelle il n'y aurait pas de système de publicité possible : toute publicité légale engendre une présomption irréfragable; elle fait considérer comme connu de tous, même de ceux qui, en fait, l'auraient ignoré, l'acte régulièrement publié; réciproquement tout acte non publié dans les formes légales est réputé ignoré de tous, même de ceux qui en fait l'auraient connu (1).

52. — En troisième lieu, la mutation en douane ne consiste pas, comme la transcription, en une copie intégrale de l'acte, ce qui est un procédé enfantin et incommodé, mais bien en un résumé analytique infinitéimel plus simple et plus clair.

Et les registres sur lesquels cette mention analytique est portée ne sont pas tenus par noms de personnes, comme ceux de la conservation des hypothèques en matière immobilière, ce qui a fait dire très justement que, chez nous, la publicité des *droits réels* est une publicité *personnelle*; ils sont tenus par noms de navires. Chaque navire du quartier a, à la recette des douanes, dans le registre des soumissions de francisation, son *folio* sur lequel viennent s'inscrire success-

(1) Mais, si l'aliénation non publiée ne peut être opposée à aucun des ayants-cause à titre particulier de l'aliénateur, elle peut parfaitement être invoquée par *tous les ayants-cause de l'acquéreur*. Aussi faut-il se garder de dire, comme on le fait trop souvent, que le contrat ne transfère par lui-même la propriété qu'entre les parties, — ce qui a fait fâcheusement remettre en question le principe même de la transmission de propriété.

sivement, en face de sa francisation, toutes les mutations dont le navire est l'objet.

Par suite, tandis qu'en matière terrestre, toutes les mentions relatives à un immeuble donné sont éparses, au hasard des dates, dans d'interminables registres, desquels il faut les extraire par des recherches embarrassées, longues et chanceuses, en se guidant sur les noms des personnes qui figurent dans ces mentions, — en matière maritime toutes les mentions relatives à un navire sont classées et groupées dans un seul registre autour de la francisation de ce navire. Si bien qu'il suffit d'ouvrir le registre à la page consacrée à un navire pour voir d'un seul coup d'œil, et sans risques d'erreur, tout ce qui concerne ce navire.

Et ainsi notre registre des francisations est, pour les navires français, ce que sont pour les immeubles les *livres fonciers* les plus perfectionnés d'Allemagne ou d'Australie.

53. — Enfin la mutation en douane ne résulte pas seulement d'une inscription sur un registre ; elle consiste aussi, et je crois même que, si on se pénètre de l'esprit de l'institution tel qu'il se révèle dans le texte de la loi de l'an II (« les ventes de navires seront inscrites au dos de l'acte de francisation par le préposé du bureau, qui en tiendra registre »), on devra dire qu'elle consiste surtout dans une mention de l'aliénation au dos de l'acte de francisation.

Complication inutile, diraient certaines gens, puisque la transcription s'en passe bien. — Non certes ! mais au contraire perfectionnement très notable ; car, grâce à ce dédoublement, la publicité n'a pas seulement pour résultat de consolider la propriété, mais aussi d'en faciliter et d'en simplifier beaucoup la transmission. En effet, l'acte de francisation portant trace de toutes les mutations de propriété du navire auquel il

correspond, cet acte est la représentation fidèle et comme l'image juridique de ce navire ; il constitue le plus commode et le plus admirable des titres de propriété, un titre sans cesse renouvelé et toujours exact, qui dispense d'en rechercher d'autres.

En un mot, grâce à la mutation en douane, l'acte de francisation forme, pour les navires, l'équivalent parfait de ce qu'est, pour les immeubles, le *certificat de titre* qui constitue l'originalité et qui a fait la célébrité du *système Torrens*. Ou plutôt le système Torrens n'est que l'application faite à la propriété foncière, des règles de la propriété nautique que Sir Robert Torrens avait eu l'occasion d'apprécier quand il était directeur des douanes en Australie.

Voilà comment sur ce point notre législation maritime est fort en avance sur notre législation terrestre.

Voilà aussi comment, depuis plus d'un siècle, nous pratiquons, — mais peut-être sans le savoir, — le système le plus perfectionné et le plus admiré d'organisation de la propriété. Et si jamais nous arrivons à appliquer ce régime à la propriété foncière au moyen d'une réfection du cadastre, il ne manquera pas de gens, hors de France et en France, pour dire que nous sommes allés le chercher en Australie, alors que nous ne ferions, une fois de plus, que reprendre notre bien, un bien méconnu parce que resté cantonné jusqu'ici dans le domaine trop dédaigné du Droit maritime.

SECTION IV

Successions et Testaments

54. — Les successions *ab intestat* et les testaments transmettent la propriété des navires comme celle des autres biens, sauf une particularité importante.

Tandis qu'en ce qui concerne les biens terrestres, les successions et les legs ne donnent lieu à aucune formalité spéciale, pas plus pour les immeubles que pour les meubles, ils sont soumis, en ce qui concerne les navires, à la même formalité que les acquisitions par actes entre vifs : d'après un usage constant, qui a été consacré et régularisé par des circulaires du Directeur général des douanes, ils nécessitent une mutation en douane.

C'est indispensable, au point de vue pratique, pour que les héritiers ou légataires soient reconnus par l'administration des douanes, et puissent se faire délivrer par elle les papiers sans lesquels ils ne pourraient pas faire naviguer les navires ; aussi n'y a-t-il pas à craindre la résistance, ni même l'inertie des ayants-droit à cet égard.

Mais, au moins théoriquement, c'est nécessaire aussi au point de vue juridique pour consolider les droits des héritiers ou légataires vis-à-vis des tiers. Il est vrai que le nombre des personnes qui seraient recevables à méconnaître la transmission comme n'ayant pas été régularisée, est infiniment moins grand ici qu'en cas de transmission entre vifs ; mais pourtant on pourrait citer comme tels les créanciers héréditaires qui, en l'absence de mutation en douane, pourraient saisir le navire sans tenir compte de l'héritier ou du légataire, donc à l'exclusion des créanciers personnels de ceux-ci, et cela sans avoir demandé la séparation des patrimoines, ou après avoir perdu ce bénéfice.

SECTION V

Usucapion

55. — La propriété des navires ne peut pas s'acquérir instantanément, comme celle des autres meubles

corporels, par le seul fait de la possession de bonne foi. En d'autres termes, on ne pourrait pas dire : « En fait de navires possession vaut titre ».

En effet les motifs qui ont fait poser cette règle dans l'article 2279 du Code civil, pour les meubles ordinaires, ne se rencontrent nullement pour les navires : les aliénations des navires sont beaucoup moins fréquentes et beaucoup moins rapides que celles des meubles ordinaires ; de plus elles doivent être constatées par écrit, et même être publiées par la mutation en douane ; les acquéreurs de navires ont donc le moyen de se prémunir contre le danger d'une éviction, en se renseignant et en ne traitant que sur le vu de l'acte de francisation ; ils n'ont besoin d'aucune protection spéciale, et loin d'être équitable, la règle de l'art. 2279 appliquée aux navires serait une injustice, de même qu'elle en serait une si on l'appliquait aux immeubles.

Comme l'a parfaitement dit Saleilles, cette règle « a pour but de remplir, en matière de meubles, la même fonction protectrice du crédit que celle dont « le système de l'immatriculation et des livres fonciers « se trouve faire l'office lorsqu'il s'agit d'immeubles » ; elle n'est donc pas faite pour les navires, pour lesquels la mutation en douane et le registre des francisations jouent exactement le rôle de l'immatriculation et des livres fonciers.

D'ailleurs la loi maritime soumet les acquéreurs de navires à un droit de suite au profit des créanciers du vendeur (art 190, alin. 2, C. de com.) ; donc la possession de bonne foi ne les protège pas contre les poursuites des créanciers ; à plus forte raison ne peut-elle pas les protéger contre la revendication du véritable propriétaire dans le cas où ils auraient acquis *a non domino*,

56. — Mais si la propriété des navires ne s'acquiert pas instantanément par la possession, elle peut s'acquérir par la possession prolongée, ou usucaption, comme celle des immeubles.

Sous quelles conditions ?

Le Code de commerce en indique une, l'absence de précarité dans la possession, car il dit que « le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par « prescription » (art. 430). C'était bien inutile à dire, tellement c'est évident (art. 2236 C. civil).

Il eût été beaucoup plus utile de fixer la durée de la possession nécessaire pour réaliser l'usucaption. En effet le droit commun admet, en matière d'immeubles, une double usucaption : 30 ans pour le possesseur de mauvaise foi, 10 à 20 ans pour le possesseur de bonne foi avec juste titre (art. 2262 et 2265 C. civil). On a fait de louables efforts pour appliquer ce système aux navires, mais sans y réussir : la prescription de 10 à 20 ans est inapplicable aux navires, parce qu'elle varie de durée (10 à 20 ans) selon la situation de la chose possédée, et que les navires n'ont pas de situation.

Faute d'un texte spécial, la seule prescription acquisitive qui soit possible pour les navires, c'est la prescription ordinaire de 30 ans. C'est bien long pour des objets aussi périssables. Mais l'inconvénient est surtout théorique : en effet la prescription, cette « antique patronne du genre humain », n'est réellement utile que pour consolider des droits fondés sur des bases incertaines, comme l'est encore chez nous le droit de propriété terrestre ; elle est presque une superfétation pour des droits aussi nettement définis que l'est la propriété nautique, grâce à la francisation et à la mutation en douane.

CHAPITRE V

Copropriété des Navires

57. — Par suite de la valeur énorme qu'ont souvent les navires, et de la gravité exceptionnelle des risques auxquels ils sont exposés, beaucoup de gens n'ont pas la possibilité ou ne se soucient pas d'être propriétaires de la totalité d'un navire ; aussi arrive-t-il souvent que les navires appartiennent à plusieurs personnes ou à une collectivité de personnes.

L'importance pratique de la copropriété des navires a nécessité une réglementation juridique spéciale s'éloignant sensiblement du droit commun. Tandis que le Droit terrestre a considéré l'indivision, sauf dans certains cas exceptionnels, comme un état de choses anormal et fâcheux, qui entrave la production et la circulation des richesses, et qui crée des rapports difficiles entre les communistes, le Droit maritime à vu dans la copropriété des navires une situation normale et utile ; au lieu donc de la laisser à l'état anarchique, comme l'a fait le Droit civil, afin sans doute d'en dégoûter les intéressés et de les amener à en sortir sans tarder, le Droit maritime en a facilité le jeu et en a assuré la stabilité en lui donnant une forte organisation.

58. — Mais les règles spéciales que trace à cet égard la loi maritime ne s'appliquent pas à tous les cas où un navire appartient à une pluralité ou à une collecti-

vité de personnes : la sphère d'application de ces règles ressort nettement de leur but.

D'abord elles sont évidemment étrangères au cas où un navire appartient à une société ou à une compagnie de navigation qui a été régulièrement constituée dans l'une des formes organisées par les lois sur les sociétés — société en nom collectif, société en commandite, société anonyme — ; alors les règles sur le fonctionnement des sociétés proprement dites suffisent amplement et doivent être suivies.

D'un autre côté, les règles spéciales du Droit maritime ne s'appliquent pas non plus aux navires dépendant d'une succession échue à plusieurs cohéritiers ou colégataires, tant que ceux-ci n'ont fait aucun arrangement relativement aux biens héréditaires, et n'ont d'autre intention que de liquider ces biens ; alors on n'a qu'à suivre tout simplement les règles du Droit civil sur l'indivision ordinaire.

Le cas où il y a lieu d'appliquer les règles spéciales du Droit maritime est celui où un navire appartient à plusieurs personnes qui, sans être dans les liens d'une société en bonne et due forme, ont mis et ont laissé le navire en commun pour l'exploiter au profit commun. Alors en effet la communauté, tout en ne se présentant pas sous l'une des formes où la loi terrestre la jugerait digne d'une réglementation sérieuse, passe de l'état passif et inerte à l'état actif et productif ; et par là même elle mérite d'être organisée par la loi maritime.

59. — La nature juridique de l'état de choses qui existe alors entre les copropriétaires du navire est délicate à déterminer, et a donné lieu à discussion. On y voit généralement et il faut y voir une sorte de société. Du moment, en effet, où les copropriétaires du navire sont convenus expressément ou tacitement

de l'exploiter dans leur intérêt commun, leur communauté répond complètement à la définition que le Code civil (art. 1832) donne du contrat de société. Or les copropriétaires d'un navire sont presque inévitablement amenés à se concerter pour ne pas laisser le navire inactif ; ainsi la copropriété des navires dégénère presque toujours en société, et, toutes les fois qu'il s'agit d'un navire de commerce, cette société est commerciale, puisqu'elle a pour but une exploitation commerciale (Cassation, 27 février 1877; Sirey, 1877, 1, p. 209).

Il est vrai que cette société ne rentre dans aucun des types organisés par nos lois commerciales ; mais qu'importe ? Car la libre convention peut en créer d'autres, surtout pour des affaires très dissemblables de celles en vue desquelles ont été faites les lois terrestres ; et c'est ici le cas.

59 bis — Précisément à cause de cela, cette société n'est pas douée de la *personnalité morale* (ou, comme disent certains jurisconsultes contemporains, ne constitue pas un *patrimoine d'affection*). En effet dans notre législation, l'existence de personnes morales ne dépend pas de la seule volonté des particuliers ; elle doit résulter d'une concession, au moins implicite et virtuelle de la loi, parce qu'elle fait naître au profit de certains créanciers une sorte de privilège qui doit s'appuyer sur une disposition légale.

D'ailleurs la personnalité morale implique nécessairement que les membres de la société ont perdu le droit de disposer individuellement de la chose commune, même pour leur part, cette chose étant considérée comme ne leur appartenant plus et comme étant devenue la propriété de la personne morale société ; or il n'en est certainement pas ainsi pour les copropriétaires de navires, auxquels des textes formels réservent le droit d'hypothéquer individuellement leurs

parts, qualifiées par ces textes de « parts indivises » (art. 3 et 17, loi du 10 juillet 1885).

60. — Les parts de propriété des navires ont toujours été considérées comme susceptibles d'être transmises ou cédées séparément ; la faculté, pour chacun des copropriétaires, de disposer de sa part est, en effet, indispensable pour sauvegarder la liberté de tous.

Toutefois une restriction importante a été apportée au droit d'hypothéquer individuellement les parts (loi du 10 juillet 1885, art. 3 *in fine*).

61. — Les copropriétaires de navires sont quelquefois appelés *quirataires*.

Au lieu de les affubler d'un nom arabe qui ne correspond plus à rien (il était venu de ce qu'autrefois, en Italie, les navires étaient divisés en 24 *carats* ou *quirats*), il serait plus naturel et plus clair de leur donner leur vieux nom français de *portionnaires* (*parsonniers*).

SECTION I^{ère}

Gestion de la copropriété

62. — Par suite du défaut d'organisation dans lequel le droit commun a laissé l'indivision ordinaire, l'administration des biens communs peut se trouver entravée à chaque instant par des conflits de volonté entre les communistes.

Ce régime qui, pour les cas ordinaires de communauté, a l'avantage de sauvegarder les droits individuels pendant un état de choses exceptionnel et provisoire, eût été déplorable dans le cas particulier de copropriété des navires, qui est, au contraire, un état de choses fréquent et durable ; car il eût permis à un seul des portionnaires d'empêcher les mesures les plus utiles, et d'immobiliser le navire.

Aussi de très bonne heure s'est-on décidé, en matière maritime, à faire passer l'intérêt commun avant les droits individuels. « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi », dit le Code de commerce (art. 220, alin. 1).

Seulement ici la majorité se pèse plutôt qu'elle ne se compte ; ce n'est pas une majorité numérique, mais une majorité pécuniaire : « la majorité, explique le Code, se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur » (art. 220, alin. 2).

63. — Encore est-il que la majorité ne peut faire la loi à la minorité que moyennant quatre conditions qui sont indiquées par le Code ou par les principes

64. — A et B. — Il faut qu'il s'agisse d'un acte d' « intérêt commun », c'est-à-dire qui ne puisse être fait que pour la totalité du navire, — et d'un acte rentrant dans l'exploitation normale du navire.

En effet, s'il s'agissait d'un acte que chacun des portionnaires pourrait faire individuellement pour sa part du navire, il n'y aurait aucun motif pour prendre une mesure d'ensemble ; chacun n'aurait qu'à agir à sa guise. — Et s'il s'agissait d'un acte étranger à l'exploitation normale du navire, les motifs spéciaux à la navigation qui ont conduit le législateur à déroger aux règles ordinaires de la copropriété, ne s'appliqueraient plus ; la décision prise par la majorité constituerait un abus de pouvoirs, et comme telle, elle pourrait être déférée par la minorité à la justice qui devrait l'annuler.

64 bis. — De là, entre autres, les conséquences suivantes.

La majorité est souveraine pour décider si le navire sera armé ou frété, c'est-à-dire si les propriétaires en tireront parti en l'exploitant directement, ou en le louant à un tiers.

Si la majorité opte pour l'affrtement, elle est souveraine pour choisir l'affréteur-locataire, et pour fixer les conditions de l'affrtement.

Si elle opte pour l'armement, elle est souveraine pour choisir le capitaine, et pour fixer les salaires du capitaine et de l'équipage ; — pour déterminer les dépenses d'armement ; — pour décider le mode d'emploi du navire, le voyage à entreprendre, le genre et les conditions du chargement ; — pour emprunter, au besoin, sur le navire, les sommes nécessaires à l'armement et à l'équipement du navire ; — et même (quoiqu'on en ait douté jadis) pour décider à un moment donné qu'eu égard aux circonstances, il vaut mieux ne pas faire naviguer temporairement le navire.

Au contraire la majorité ne pourrait pas décider, malgré l'opposition de la minorité, que le navire serait définitivement affecté à un autre usage qu'à la navigation, ou qu'il serait employé à transporter des cargaisons achetées à frais communs pour être revendues ensuite au profit de tous les portionnaires ; en effet cela ne rentrera pas dans l'exploitation normale du navire.

Un point est discuté : la majorité pourrait-elle faire assurer le navire malgré la minorité ? — Pour l'affirmative on fait valoir que l'assurance est une mesure de prudence qui rentre dans l'exploitation normale du navire. — C'est très exact ; mais l'assurance n'est pas, en soi, un acte d'intérêt commun, car chacun des propriétaires peut faire assurer séparément sa part du navire, alors que d'autres parts ne seraient pas assurées ; donc la majorité ne devrait pas être admise, au moins en principe, à imposer l'assurance à tous. Il n'en serait autrement que s'il était démontré que l'assurance se ferait dans de meilleures conditions pour la totalité que pour des parts séparées.

65. — C. — Bien que la loi n'exige pas une délibération en règle, « elle suppose nécessairement et exige, « comme l'a fort bien dit la Cour de Caen, qu'on consulte tous les propriétaires, et qu'on mette chacun « d'eux à portée d'exprimer son avis, pour savoir définitivement dans quel sens la majorité se décidera » (Sirey, 1862, II, p. 264).

Si donc un groupe de portionnaires formant la majorité s'autorisait de ce fait pour prendre une mesure sans demander l'avis des autres, cette mesure ne serait pas régulière, et elle pourrait être annulée par la justice à la demande de la minorité.

En revanche, il semble bien qu'une fois que la majorité est régulièrement et définitivement formée, elle est liée par ses propres résolutions, et qu'il y a impossibilité pour elle de revenir sur la décision qu'elle a prise.

Vainement objecte-t-on que la majorité a le droit de varier, précisément parce qu'elle est la majorité souveraine. — La majorité est l'organe de la communauté tout entière ; donc la décision prise par elle constitue un droit acquis pour tous les portionnaires, et l'unanimité seule pourrait anéantir la résolution prise. Sans cela l'administration ne présenterait aucune stabilité.

Toutefois il en serait autrement si les circonstances en vue desquelles la majorité avait statué, venaient elles-mêmes à changer.

66. — D. — Pour que la majorité puisse imposer ses décisions à la minorité, il faut évidemment qu'il ne soit pas intervenu entre les portionnaires une convention organisant autrement l'exploitation du navire commun ; car cette convention devrait être respectée par tous.

Parmi les conventions de ce genre, il en est une qui se rencontre très fréquemment dans la pratique, parce qu'elle offre l'avantage de donner beaucoup

d'unité à la gestion des navires et plus de vigueur à leur exploitation ; c'est la nomination d'un *armateur-gérant* ; et voici en quoi cela consiste.

67. — Lorsque les copropriétaires d'un navire veulent l'exploiter eux-mêmes, il peut se faire qu'ils ne se soucient pas tous, ou n'aient pas tous la possibilité de participer personnellement à la gestion ; alors ils confient cette gestion à une personne à laquelle ils déléguent leurs pouvoirs ; c'est cette personne qu'on appelle l'*armateur-gérant*.

Le gérant peut être pris, soit parmi les portionnaires, soit en dehors d'eux ; il est nommé par la majorité des portionnaires. Il peut être révoqué par cette majorité, à moins pourtant qu'il n'ait été désigné par l'acte même qui a établi la copropriété, cas auquel les portionnaires auraient seulement la ressource de demander à la justice de le révoquer pour manquement grave à ses devoirs (art. 1856 C. civil).

La majorité ainsi appelée à nommer ou à révoquer l'*armateur-gérant* est la majorité pécuniaire définie par l'art. 220 du Code de commerce. D'où cette conséquence logique, mais regrettable, que si l'*armateur-gérant* était un portionnaire auquel plus de la moitié du navire appartiendrait, il serait irrévocable, puisqu'il formerait à lui seul la majorité ; et ainsi il pourrait s'imposer à ses cointéressés.

68. — Les pouvoirs de l'*armateur-gérant* sont déterminés par la convention des parties, ou, dans le silence de la convention, par les principes généraux du mandat.

En règle, ils comprennent tous les actes qui rentrent dans l'exploitation normale du navire : armement, équipement et entretien du navire ; choix et congédiement du capitaine ; affrètement du navire et recouvrement du fret ; exercice des actions en justice relatives au navire...

Au contraire sont en dehors des pouvoirs de l'armateur-gérant les actes de disposition, tels qu'emprunts avec affectation du navire, vente du navire, transactions sur le navire, etc.

Mais que décider de l'assurance du navire ? — C'est la même question pour l'armateur-gérant que pour la majorité des co-propriétaires. On considère généralement l'armateur-gérant comme ayant, non seulement le droit, mais même le devoir de faire assurer le navire, parce que c'est là une mesure de précaution et de sagesse tout indiquée. — Pourtant, comme ce n'est pas là un acte d'intérêt commun, l'assurance n'ayant pas besoin d'être faite pour la totalité du navire, on ne voit pas pourquoi l'armateur-gérant aurait le droit de l'imposer à ceux de ses mandants qui, à tort ou à raison, ne s'en soucieraient pas, et pourquoi il ne se bornerait pas à faire assurer les parts de ceux qui l'en auraient spécialement chargé, — ce qui revient à dire que l'assurance ne devrait pas être considérée comme rentrant dans les fonctions ordinaires de l'armateur-gérant.

Toutes les fois qu'il s'agit d'actes rentrant dans ses pouvoirs, l'armateur-gérant reste libre de les faire malgré l'opposition des portionnaires ; car, en l'instituant, ceux-ci ont abdiqué entre ses mains leur droit de gestion jusqu'au jour où ils pourraient lui retirer ses pouvoirs par une révocation.

Enfin, comme tout mandataire, l'armateur-gérant doit compte de sa gestion à ses mandants, les portionnaires.

69. — Les actes de gestion régulièrement faits, selon les cas, soit par la majorité des portionnaires, soit par l'armateur-gérant, obligent tous les portionnaires envers les tiers ; en effet ces actes ont été faits au nom et pour le compte de tous.

Et les portionnaires sont tenus solidairement envers les tiers des obligations résultant de la gestion du navire ; en effet la solidarité est de règle entre les associés de commerce, et il y a, on l'a vu, une sorte de société commerciale entre les portionnaires qui exploitent un navire.

Les portionnaires sont responsables du passif de la gestion d'une façon indéfinie et sur tous leurs biens, conformément au droit commun (art. 2092 C. civil). Il en est ainsi même dans le cas où ils auraient confié la gestion du navire à un armateur-gérant ; vainement chercheraient-ils alors à limiter leur responsabilité au navire et au fret, en faisant aux créanciers l'abandon du navire et du fret, comme s'il s'agissait de dettes contractées par le capitaine du navire (art. 216 C. de com.). En effet la limitation ainsi apportée à la responsabilité des propriétaires de navires est une dérogation notable au droit commun, dérogation basée sur des considérations spéciales au capitaine et qui n'existent pas pour l'armateur-gérant ; donc elle ne peut pas être étendue aux actes de l'armateur-gérant.

Mais, d'un autre côté, les créanciers de l'exploitation du navire ne peuvent pas prétendre être payés sur le navire à l'exclusion des créanciers personnels des portionnaires ; car, pour que le navire fût leur gage exclusif, il faudrait que la société existant entre les portionnaires constituât une personne morale distincte de ses membres ; or, dans nos lois actuelles, il n'y a aucune disposition d'où on puisse induire qu'il en est ainsi (1).

70. — Voilà comment sont administrés les navires appartenant à plusieurs copropriétaires. Mais pour cela

(1) V. *supra*, n° 59 bis

il faut qu'il se forme une majorité parmi les portionnaires. Sans cela la gestion deviendrait impossible, et la seule chose à faire serait de mettre fin à la copropriété.

SECTION II

Cessation de la copropriété

71. — La copropriété ordinaire (réserve faite du cas spécial de la mitoyenneté) est essentiellement instable, car « nul n'est tenu de rester dans l'indivision » (art. 815 C. civil), et chacun des communistes peut demander à en sortir par un partage ou une licitation.

Ce régime se conçoit très bien pour les cas ordinaires de communauté, eu égard aux inconvénients inhérents à l'état d'indivision ; mais il n'aurait pas eu la même raison d'être pour la copropriété maritime, précisément parce que cette copropriété a été débarrassée des inconvénients habituels de l'indivision grâce à une organisation rationnelle de la gestion. Le régime du droit commun aurait eu, au contraire, des inconvénients graves, s'il avait été appliqué à la copropriété des navires, car le caprice d'un seul des portionnaires aurait pu amener inopportunément la dissolution d'une entreprise prospère et avantageuse à tous.

Aussi, à cet égard encore, on a compris de bonne heure que les droits individuels devaient ici céder le pas à l'intérêt commun. Le Code de commerce pose en principe que, pour qu'il y ait lieu à la licitation du navire, il faut, mais il suffit qu'elle soit demandée par la moitié des copropriétaires ; mais il explique que, pour la licitation comme pour la gestion du navire,

il faut considérer, non pas le nombre des portionnaires, mais l'importance de leur intérêt dans le navire (art. 220, alin. 3).

72. — Le Code n'exige pas la majorité, pour la licitation, comme pour la gestion du navire, parce que c'est précisément lorsqu'il ne se forme pas de majorité parmi les copropriétaires qu'il est utile de mettre fin à la copropriété. — Bien entendu d'ailleurs la majorité serait encore plus qualifiée que la moitié des portionnaires pour provoquer la licitation du navire.

Par contre, la majorité elle-même ne peut pas décider la licitation de sa propre autorité ; l'unanimité des copropriétaires aurait seule ce pouvoir ; du moment où il y a dissensément entre les copropriétaires, la licitation peut seulement être provoquée par eux, et comme dit l'article 220, il faut qu'elle leur soit « accordée » par le tribunal.

Seulement le rôle du tribunal n'est peut-être pas le même dans tous les cas : si la demande émanait de la majorité, il semble que le tribunal n'aurait qu'à l'homologuer après en avoir vérifié la régularité ; tandis que, si elle émanait de la moitié seulement des portionnaires, elle devrait être appréciée en elle-même par le tribunal, qui pourrait l'écartier comme mal fondée.

Le tribunal dont il est ici question est le tribunal de commerce du port d'attache du navire.

73. — Du reste ce système de la loi sur la licitation des navires communs pourrait être modifié par la convention des parties (art. 220 *in fine*). On pourrait convenir, soit qu'il suffirait d'un moindre nombre, soit, au contraire, qu'il faudrait un nombre plus considérable de portionnaires pour provoquer la licitation, ou encore que la licitation pourrait être décidée sans intervention de la justice.

Seulement les conventions de ce genre devraient

être constatées par écrit, pour éviter des contestations, ou du moins être prouvées par l'aveu ou par le serment.

74. — Enfin, indépendamment de toute convention particulière, la licitation du navire pourrait être demandée par la minorité, ou même par un seul des portionnaires, s'il y avait de « justes motifs » de dissoudre la société qui existe entre les portionnaires, c'est-à-dire si le fonctionnement utile de cette société était rendu impossible par une cause quelconque « dont la gravité serait laissée à l'arbitrage des juges » (art. 1871 C. civil).

75. — Quand la licitation du navire est décidée, elle consiste en une vente aux enchères publiques qui est faite par le ministère des courtiers maritimes, conformément à la loi du 3 juillet 1861, art. 2. Cependant si tous les copropriétaires étaient consentants et maîtres de leurs droits, la licitation pourrait avoir lieu à l'amiable entre eux.

76. — Quant aux effets de la licitation du navire, ils varient sensiblement selon que l'adjudication a eu lieu au profit d'un des portionnaires, ou au profit d'un tiers étranger à la communauté.

Dans ce second cas, la licitation n'est pas autre chose qu'une vente, c'est-à-dire un acte translatif de propriété ; par suite l'adjudicataire est l'ayant-cause de tous les portionnaires, et comme tel il doit souffrir toutes les charges réelles qui pourraient grever le navire de leur chef à tous.

Dans le premier cas, au contraire, la licitation est une sorte de partage qui, en vertu de l'art. 883 du Code civil, est « déclaratif » de propriété, c'est-à-dire qui efface rétroactivement la communauté et fait considérer l'adjudicataire comme ayant été seul propriétaire du navire tout entier dès l'origine de la communauté. Par suite le navire devrait alors arriver à l'adjudicataire franc

et quitte des droits réels dont il aurait été partiellement grevé, durant l'indivision, du chef des autres portionnaires.

Toutefois les lois qui ont organisé l'hypothèque des navires ont apporté à cette règle une exception très notable, qui constitue une dérogation de plus au droit commun en ce qui concerne la copropriété des navires. Aux termes de l'article 17, alin. 3, de la loi du 10 juillet 1885, « dans tous les cas de copropriété (mari-
« time), par dérogation à l'art. 883 du Code civil, les
« hypothèques consenties durant l'indivision par un
« ou plusieurs des copropriétaires sur une portion du
« navire, continuent de subsister après le partage ou
« la licitation ». — Les législateurs maritimes ont considéré avec raison que, si le Code civil n'a pas voulu laisser survivre au partage les droits réels constitués pendant l'indivision sur l'objet du partage, c'est parce qu'il a envisagé l'indivision comme un état de choses anormal et temporaire qui devait disparaître le plus tôt possible sans laisser de traces ; la copropriété des navires étant, au contraire, un état normal et durable, il est bon que, pendant l'indivision, les copropriétaires puissent trouver individuellement du crédit, et pour cela il faut qu'ils puissent offrir aux tiers de constituer, chacun sur sa part du navire, des hypothèques qui survivront à la licitation du navire.

Mais cela est spécial aux hypothèques ; conformément au droit commun, les priviléges qui, pendant l'indivision, auraient affecté des parts du navire du chef de certains portionnaires, tomberaient par l'effet d'une licitation opérée au profit d'un autre portionnaire.

77. — En toute hypothèse enfin, et quel que soit, par rapport aux copropriétaires, le caractère de la licitation du navire, l'adjudication sur licitation donne

lieu à une mutation en douane. En effet l'esprit de la loi maritime et les usages veulent que tous les changements survenus dans l'état juridique des navires soient constatés et régularisés au moyen de cette formalité.

Il y a encore là une supériorité très marquée de la mutation en douane sur la transcription; car la dispense de publicité dont jouissent, en matière immobilière, les actes dits déclaratifs de propriété, est le vice le plus grave, parce que le moins excusable, de l'organisation de la propriété foncière, le caractère déclaratif attribué par la loi au partage n'empêchant pas qu'au fond le partage ne déplace la propriété.

TITRE II

ÉQUIPAGES ET CAPITAINES

78. — Les navires sont montés par un personnel plus ou moins nombreux selon leur importance et leur affectation ; ce personnel est désigné sous le nom d'*équipage*.

A la tête de l'équipage est un chef qui commande le navire ; c'est le *capitaine*, *maître* ou *patron*, et plus couramment le capitaine.

Sous les ordres du capitaine est l'équipage proprement dit. L'équipage se compose, avant tout, d'un certain nombre de marins qui exécutent les manœuvres nécessaires à la marche du navire ; souvent il comprend aussi des officiers, tels que le *second* et le *lieutenant*, qui sont chargés d'assister le capitaine et de le remplacer au besoin.

79. — En outre, dans les grands navires, surtout dans les navires à passagers, il y a des employés qui ont des attributions très diverses, mais étrangères à la manœuvre du navire : par exemple, le médecin (1), le

(1) La présence d'un médecin est même obligatoire sur les navires ayant à bord au moins 100 personnes (Décret du 21 septembre 1908, art. 118).

commissaire aux comptes (1), les interprètes, les cuisiniers, les garçons de service, quelquefois même des femmes de chambre.

On désigne souvent ces employés sous le nom d'*employés civils*, parce qu'on ne veut pas les considérer comme faisant partie de l'équipage, et comme soumis aux règles du Droit maritime. Mais cette manière de voir et de parler est en contradiction avec la pratique administrative et avec certaines dispositions de nos lois maritimes : cette pratique et ces textes donnent aux employés non marins le nom d'*agents du service général* (loi du 14 juillet 1908, art. 29), ils les font rentrer dans l'équipage et leur appliquent les règles du Droit maritime.

L'assimilation des agents du service général aux marins est d'ailleurs rationnelle ; car, tout en ayant des fonctions qui n'ont rien de maritime en soi, les agents du service général les remplissent à bord dans des conditions très particulières, qui leur font partager l'existence et les dangers des marins.

80. — Parmi les règles auxquelles sont soumis les gens d'équipage, les unes sont communes à tous les gens de mer, et les autres sont spéciales au capitaine.

(1) Il y avait aussi jadis l'écrivain et le subrécargue (administrateur de la cargaison).

CHAPITRE I^{er}

Gens de Mer

81. — Les rapports des gens de mer, quel que soit leur grade, avec l'armateur qui les emploie dérivent du contrat d'*engagement*. Mais ces rapports sont profondément influencés par une institution d'ordre administratif qui domine toute cette partie du Droit maritime privé, l'*Inscription maritime*.

SECTION I^{ere}

Inscription maritime

82. — L'*Inscription maritime* fut inventée en 1665 par Colbert pour assurer le recrutement des équipages de la flotte, c'est-à-dire de l'armée de mer ; puis elle a été réorganisée à diverses reprises, et en dernier lieu par la loi du 24 décembre 1896, complétée elle-même par des lois des 28 janvier 1898, 14 juillet 1908 et 30 décembre 1920.

83. — Tous les Français qui exercent la navigation sur mer « à titre professionnel » (1) doivent être inscrits sur des registres matricules qui sont tenus dans les bureaux de l'*Inscription maritime* (art. 1 et 2, loi du 24 décembre 1896).

(1) La loi du 14 juillet 1908 (art. 3) a précisé ce qu'il faut entendre par là.

A cet effet, le littoral de la France a été divisé en 88 quartiers ayant chacun à sa tête un administrateur de l'Inscription maritime. Dans les ports étrangers, les fonctions d'administrateur de l'Inscription maritime sont remplies par les consuls de France.

De 12 à 18 ans, les marins sont *inscrits provisoires* ; à l'âge de 18 ans et après 18 mois de navigation, ils sont *inscrits définitifs* ; après 50 ans, ou à la suite d'une réforme, ils sont *inscrits hors de service* (art. 9, loi de 1896).

Sauf le cas de réforme, « les inscrits maritimes accompagnent le service militaire personnel dans l'armée de mer », et ils y sont assujettis de 18 à 50 ans (art. 4 et 5, loi de 1896). — De 18 à 20 ans ils ne peuvent être levés qu'en temps de guerre et en vertu d'un décret (art. 5, alin. 2) ; de 20 à 25 ans ils sont dans la période du *service actif* (art. 23) ; mais au lieu d'être incorporés annuellement par classes, comme les conscrits de l'armée de terre, ils sont soumis à la *levée permanente*, c'est-à-dire qu'ils sont incorporés individuellement, au fur et à mesure des besoins ; — de 25 à 27 ans ils sont en période de *disponibilité*, étant laissés dans leurs foyers, mais pouvant être rappelés au service (art. 23 et 37) ; — à 27 ans ils entrent dans la période de *réserve*, et ne peuvent plus être rappelés au service qu'en cas de mobilisation (art. 20), et seulement jusqu'à 50 ans.

De 25 à 35 ans, les inscrits peuvent être convoqués pour deux périodes d'exercice de 28 jours (art. 24).

Enfin les inscrits définitifs ne doivent pas quitter leur résidence pour plus d'un mois sans en prévenir l'administrateur de l'Inscription maritime ou la gendarmerie (art. 53).

En un mot, l'Inscription maritime constitue pour les marins, depuis deux siècles et demi, un système

de recrutement analogue à celui que les lois contemporaines ont appliqué à tous les citoyens pour l'armée de terre.

84. — Mais en retour des obligations militaires particulièrement lourdes qu'elles ont imposées aux inscrits, les lois maritimes ont attribué à ceux-ci certains avantages qui n'ont pas d'équivalents dans la législation militaire terrestre, et qui sont destinés à encourager la navigation.

Parmi ces avantages il y en a quatre qui ont une importance particulière.

85. — A. — Les inscrits maritimes ont, dans une certaine mesure, le monopole de la navigation française, puisque les équipages des navires français doivent être composés, pour les trois quarts au moins, de marins français (décret du 21 septembre 1793).

86. — B. — L'Etat sert aux inscrits maritimes âgés ou infirmes une pension de retraite dite *demi-solde*.

C'est l'un des points sur lesquels le Droit maritime a le plus devancé le Droit terrestre : c'est d'hier que les invalides du travail ont droit à une retraite, qui a été organisée par la loi du 31 mars 1910 dans des conditions presque impraticables ; il y a deux siècles que les *invalides de la marine* sont pensionnés dans des conditions excellentes.

Les inscrits maritimes ont droit à une pension de retraite après 25 ans de services et à 50 ans d'âge, ou à la suite d'infirmités les rendant incapables de naviguer (art. 1, loi du 14 juillet 1908).

Le taux de la pension, qui a été relevé à plusieurs reprises, est fixé aujourd'hui par la loi du 30 décembre 1920 ; il varie avec le grade et les titres des marins entre 1.500 et 3.300 francs par an.

Les pensions de demi-solde sont inaccessibles et insai-

sissables, sauf pour dettes envers l'Etat, et pour dettes alimentaires envers les enfants, descendants et conjoints (art. 26, loi de 1908).

Ces pensions sont servies aux inscrits par la *Caisse des invalides de la marine*, qui a été créée en 1720.

En vue de leur retraite, les inscrits maritimes doivent, jusqu'à leur retraite, verser à la Caisse des invalides des cotisations prélevées sur leurs traitements, et qui sont, en règle, de 5 % de leurs salaires (art. 10, loi de 1920). — De leur côté, les armateurs sont astreints à verser à la Caisse des invalides des prestations égales aux trois cinquièmes des cotisations de leurs hommes (art. 10, loi de 1920), donc, en principe, de 3 % des salaires qu'ils ont à payer à leurs équipages.

86 bis. — La demi-solde ne peut pas être réclamée par les agents du service général, parce qu'elle a le caractère d'une retraite militaire ; mais ces agents n'y perdent rien, parce qu'ils ont droit, dans les mêmes conditions que les inscrits maritimes, à des pensions qui leur sont payées par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse (art. 29, loi de 1908).

87. — C. — L'Etat alloue aux marins français une autre pension, dite *pension d'infirmité*, ou des indemnités journalières, en cas de blessure reçue ou de maladie contractée dans leur service. Ces pensions et indemnités d'infirmité ont été créées par une loi du 21 avril 1898 qui a suivi de près la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, et qui a été remplacée elle-même par une autre loi du 29 décembre 1905.

A la différence des demi-soldes, les pensions d'infirmité ne sont pas réservées aux inscrits maritimes ; elles sont données à toutes les personnes servant sur des navires français (art. 1, loi de 1905).

A la différence aussi des demi-soldes, ces pensions peuvent être réclamées sans aucune condition d'âge

ni de temps de navigation, et uniquement à raison du mauvais état de santé des intéressés, pourvu que cet état se rattache étroitement à un risque de la navigation, et ne soit pas dû à une faute intentionnelle des intéressés eux-mêmes (art. 5, loi de 1905).

Mais une pension d'infirmité ne pourrait pas être cumulée avec une demi-solde (art. 25, loi du 14 juillet 1908).

Les pensions d'infirmité sont d'espèce et d'importance différentes selon qu'il y a incapacité de travailler absolue ou partielle, permanente ou temporaire (art. 5, loi de 1905). Le taux des pensions est fixé aujourd'hui par la loi du 30 décembre 1920 (art. 8), et il varie avec le grade et la qualité des intéressés.

Les pensions d'infirmité sont inaccessibles et insaisissables (art. 12, loi de 1905).

Ces pensions et indemnités sont payées par la *Caisse nationale de prévoyance des marins français*, qui a été instituée comme une annexe de la Caisse des invalides de la marine.

Les marins et agents du service général doivent verser à la Caisse de prévoyance des cotisations prélevées sur leurs salaires, et qui sont, en principe, d'un tantième allant de 0,75 % à 1 % selon le grade des participants (art. 3, loi de 1905). — Les armateurs sont assujettis, de leur côté, au versement d'une taxe qui, en principe, est égale à 3,50 % des salaires de leurs marins ou employés (art. 4, loi de 1905, et art. 11, loi de 1920).

88. — D. — L'Etat exerce une sorte de tutelle sur les gens de mer : il surveille de très près, dans leur intérêt, les conventions faites entre eux et les armateurs ; il préside à leur engagement ; il intervient en leur faveur dans la formation et l'exécution du contrat.

Ce pouvoir tutélaire de l'Etat est exercé par les

administrateurs de l'Inscription maritime, et ceux-ci sont légitimement fiers de l'espèce de magistrature dont ils sont ainsi investis.

Introduite originairement pour les seuls inscrits maritimes, cette protection de l'Etat a été étendue à tout le personnel des navires.

C'est surtout en cela que le Droit maritime privé ne peut pas être isolé du Droit maritime administratif.

SECTION II

Nature et variétés de l'engagement des gens de mer

89. — L'engagement des gens de mer n'est pas autre chose, en principe, qu'un louage de services.

Mais ce caractère est plus ou moins net selon le mode de fixation des salaires promis par l'armateur aux gens de mer ; et à ce point de vue l'engagement présente plusieurs variétés : il est *à salaire fixe* ou *à profit éventuel* selon que la rémunération des gens de mer est indépendante des bénéfices que l'expédition pourra procurer à l'armateur, ou qu'elle est calculée sur ces bénéfices.

89 bis. — Les engagements à salaire fixe se subdivisent en deux espèces : *l'engagement au mois*, dans lequel les salaires sont proportionnels au temps de service, et *l'engagement au voyage*, dans lequel les salaires sont fixés à forfait pour une expédition.

Les engagements à profit éventuel se subdivisent, eux aussi, en deux variétés : *l'engagement à la part*, dans lequel la rémunération des marins consiste en une portion des bénéfices quelconques que l'armateur pourra retirer de l'expédition ; et *l'engagement au fret*, dans lequel la rémunération consiste en une portion du fret que l'expédition procurera à l'armateur.

Les engagements au mois sont de beaucoup les plus fréquents ; l'engagement à la part est usité spécialement pour la pêche ; l'engagement au fret se rencontre quelquefois dans la navigation au petit cabotage ; l'engagement au voyage est assez rare.

90. — La différence entre les engagements à salaire fixe et les engagements à profit éventuel influe d'une manière directe sur la nature du contrat.

C'est de l'engagement à salaire fixe qu'il est absolument vrai de dire que c'est un louage de services.

Quant à l'engagement à profit éventuel, c'est bien plutôt une association entre l'armateur et les gens de mer. On y retrouve en effet tous les éléments du contrat de société : un apport fait par chacune des parties, l'armateur fournissant la jouissance de son navire et les marins leur travail ; — le partage des bénéfices entre les intéressés ; — et aussi la contribution aux pertes et charges de l'entreprise, car si les dépenses absorbent les bénéfices, les marins auront perdu leur temps et leurs peines.

Il y a donc bien là une sorte de société, — une association en participation ; — et le Code de commerce l'a indiqué lui-même en attachant à cette espèce d'engagement l'un des effets de la société (art. 239 C. de ccm. comparé à l'art. 1847 C. civil).

91. — Mais il ne semble pas qu'il y ait d'intérêts pratiques considérables à attribuer aux engagements à la part ou au fret le caractère d'une association plutôt que celui d'un louage de services.

Sans doute cette idée devrait logiquement conduire à décider que toutes les règles spécialement édictées par les lois maritimes pour les loyers des gens de mer ne s'appliquent pas dans le cas d'engagement à la part ou au fret, parce qu'il n'y a pas alors de véritables loyers. Mais en France, il est admis à peu près unani-

mément que les engagements à la part ou au fret, quelle que soit exactement leur nature intrinsèque, sont considérés par la loi comme une forme spéciale de louage de services, et que la part de bénéfices attribuée aux marins ainsi engagés doit être traitée comme un loyer au point de vue des règles légales. En effet l'article 260 du Code de commerce donne expressément la qualification de « loyers » à la rémunération des matelots engagés au fret, et un décret du 7 avril 1860 (art. 14) déclare d'une manière encore plus nette que les parts attribuées aux gens de mer engagés au fret ou à la part « sont considérées comme salaires ».

SECTION III

Formation et preuve de l'engagement

92. — De même que tout louage de services, l'engagement des gens de mer se forme par l'accord des volontés des parties. Mais, comme la marine marchande est la pépinière et la réserve de la marine militaire, l'Etat est intéressé à intervenir au contrat pour suivre les *mouvements* des marins, et en même temps pour protéger contre leur propre imprévoyance ou leur propre faiblesse des hommes dont il peut avoir besoin.

Aux termes d'une ordonnance du 31 octobre 1784 (titre XIV), lorsqu'un équipage a été formé, le capitaine doit aller le présenter à l'administrateur de l'Inscription maritime du quartier, et donner à ce fonctionnaire communication des clauses de l'engagement ; l'administrateur fait faire lecture de ces clauses en présence de l'équipage assemblé. — C'est ce qu'on appelle la *revue de départ*.

L'administrateur n'a pas à s'immiscer dans les conventions des parties ; mais il doit éclairer les parties sur la portée de leurs conventions, et faire supprimer les clauses qui seraient contraires à l'ordre public. Un décret-loi du 4 mars 1852 a énuméré les dispositions légales qui doivent être considérées comme d'ordre public en cette matière, et auxquelles par suite il ne peut pas être dérogé par le contrat d'engagement.

93. — L'administrateur de l'Inscription maritime dresse ensuite le *rôle d'équipage*, c'est-à-dire une liste nominative des personnes composant l'équipage, au sens large du mot, avec indication de leur situation militaire, de leur domicile, de leur spécialité professionnelle, et des conditions générales de leur engagement.

Le rôle d'équipage est rédigé en double, l'un des exemplaires étant remis au capitaine, et l'autre restant au bureau de l'Inscription maritime, où est tenu un *répertoire des armements*.

La délivrance du rôle d'équipage au capitaine constitue l'*armement administratif* du navire, qui n'a rien de commun avec l'armement matériel, mais qui implique cet armement.

94. — Le rôle d'équipage est obligatoire pour tous les navires de mer (décret du 19 mars 1852, art. 1), même pour ceux de plaisance (loi du 14 juillet 1908, art. 35).

En règle, le rôle d'équipage est renouvelé à chaque voyage (décret du 19 mars 1852, art. 2). Cependant il suffit qu'il soit renouvelé tous les ans pour les navires de cabotage, de bornage et de petite pêche (même texte), et tous les six mois pour les navires de long cours, tels que les paquebots transatlantiques, qui sont affectés à un service périodique et rapide (circulaires ministérielles du 10 février 1857 et du 19 décembre 1859).

95. — Le rôle d'équipage doit être tenu au courant de tous les *mouvements*, c'est-à-dire de toutes les modifications de l'équipage.

Chaque fois que, après l'armement, le capitaine engage des marins ou autres employés pour compléter ou renforcer l'équipage, il doit les faire inscrire le plus tôt possible sur son rôle par l'autorité maritime ou consulaire (ordonnance du 31 octobre 1784, titre XIV, et ordonnance du 29 octobre 1833, art. 14). — Réciproquement, chaque fois qu'un membre de l'équipage est débarqué en cours de voyage, l'autorité maritime ou consulaire doit régulariser ce débarquement par une apostille sur le rôle d'équipage (décret du 22 septembre 1891, art. 2). Le tout sous peine d'une amende de 25 à 300 francs (décret du 19 mars 1852, art. 4. 5 et 11).

Les mouvements de l'équipage sont mentionnés aussi sur l'exemplaire du rôle conservé au bureau de l'Inscription maritime.

96. — La revue de départ et le rôle d'équipage consacrent et consolident le contrat d'engagement en y faisant intervenir l'Etat.

En même temps le rôle d'équipage fournit une preuve authentique du contrat.

Il semble même, au premier abord, que c'est la seule preuve possible. Cependant on peut concevoir de deux manières qu'il y ait lieu d'admettre ici d'autres preuves. Le rôle d'équipage n'est dressé que quand l'équipage est au complet ; il peut donc être nécessaire de prouver avant sa confection, et par conséquent par d'autres moyens, l'engagement des marins recrutés les premiers.

— Puis, après que le rôle a été dressé, il peut arriver que de nouveaux arrangements interviennent entre l'armateur et certains membres de l'équipage ; et alors n'y aurait-il pas lieu de faire preuve de ces arrangements

autrement que par le rôle d'équipage, sinon même à l'encontre de ce rôle ?

Le Code de commerce paraît bien reconnaître que d'autres preuves sont possibles concurremment avec le rôle d'équipage, car il dit que « les conditions de « l'engagement sont constatées par le rôle d'équipage « ou par les conventions des parties » (art. 250). Mais en ne précisant pas quelles sont les autres preuves auxquelles il fait ainsi allusion, il a soulevé une difficulté.

Dans une opinion, le Code aurait désigné sous le nom de « conventions » tous les modes de preuve possibles, et il aurait admis ces preuves, non seulement pour suppléer, mais même pour combattre le rôle d'équipage.

Mieux vaut entendre, avec une seconde opinion, l'expression « conventions » comme désignant seulement des preuves écrites ; mais comme l'écrit n'est requis ici que pour la preuve, il pourrait être remplacé par l'aveu ou le serment. — Seulement les partisans de ce système ont généralement le tort d'admettre, eux aussi, que ces moyens de preuve pourraient aussi bien servir à compléter ou à rectifier le rôle d'équipage après sa confection, qu'à le suppléer auparavant. C'est ne pas tenir compte de ce que, par la revue d'armement, l'Etat est devenu en quelque sorte partie au contrat conclu originairement entre l'armateur et les gens de l'équipage : les conventions enregistrées et ratifiées par le représentant de l'Etat ne doivent pas être modifiées en arrière de l'Etat, la preuve établie par le représentant de l'Etat ne peut plus être contredite par d'autres preuves auxquelles l'Etat serait étranger ; sans cela le droit de contrôle de l'Etat serait réduit à néant, et tous les abus que la loi a voulu éviter redeviendraient possibles.

Aussi la jurisprudence et l'administration ont-elles toujours considéré avec raison qu'une fois le rôle d'équi-

page dressé, aucune preuve n'est possible contre et outre le contenu au rôle, et que s'il intervenait des modifications aux conventions consignées dans ce rôle, elles devraient être mentionnées, elles aussi, sur le rôle au moyen d'apostilles.

SECTION IV

Obligations des gens d'équipage

97. — Les obligations des gens d'équipage envers l'armateur se résument en ce qu'ils doivent fournir à l'armateur leurs services pour la conduite et l'entretien du navire, au besoin aussi pour la conservation de la cargaison, et cela pendant toute la durée de leur engagement (art. 238 C. de com.).

Leurs devoirs varient selon les fonctions de chacun d'eux, et aussi selon les circonstances.

98. — Le service des gens d'équipage est l'objet d'une *réglementation du travail* destinée à prévenir le surmenage. Cette réglementation est toute moderne, et sur ce point le Droit maritime, au lieu de devancer le Droit terrestre, l'a suivi : lorsque le développement de l'industrie a eu donné naissance à la législation du travail, on a senti le besoin d'étendre le bénéfice de cette législation aux gens de mer, qui méritent tout autant, sinon plus que les ouvriers terrestres, d'être protégés contre les exigences possibles des employeurs. Ce fut l'œuvre des lois du 17 avril 1907 et du 2 août 1919, et des décrets complémentaires du 20 septembre 1908 et du 24 février 1920.

Cette réglementation, qui est très complexe, et dans les détails de laquelle on ne peut pas entrer ici, comporte quatre séries de règles.

A. — *L'organisation des quarts*, c'est-à-dire la répartition du personnel du pont et du personnel de la machine en plusieurs *équipes* ou *bordées* qui travaillent et se reposent alternativement. En principe, il doit y avoir au moins trois quarts : bordée de *quart*, bordée de *veille*, bordée de *repos* (art. 22 à 25, loi de 1907 ; art. 3, 8 et 13, loi de 1919 ; art. 3 à 5, 9, 13 et 14, décret de 1920).

B. — *La limitation des heures de travail*, mais entendue autrement qu'en matière terrestre : ce n'est pas, comme dans les ateliers industriels, le droit de refuser de travailler au delà du nombre d'heures fixé par la loi, et qui, en principe et sauf les *dérogations* admises par le décret de 1920, est de 8 heures par jour (art. 1, loi de 1920, et art. 10, 11 et 13, décret de 1920) ; les nécessités impérieuses de la navigation ne le permettraient pas, et « tout le personnel embarqué doit, à la « mer, et à raison des nécessités du service dont le « capitaine est seul juge, accomplir le travail qui leur « est commandé, quelle qu'en soit la durée » (art. 2, décret de 1920) ; — c'est le droit à des « compensations » pour le service fait au delà du temps légal, compensations qui consistent en un repos équivalent donné dès que les circonstances le permettront, ou sinon en une allocation supplémentaire fixée par les contrats ou par les usages (art. 20, décret de 1920).

Du reste la prolongation du travail ne donnerait pas lieu à compensation si elle était due à un cas de force majeure (art. 18).

C. — *Le repos hebdomadaire*, qui est fixé autant que possible au dimanche (art. 28, loi de 1907), mais qui n'est respecté que dans les limites du possible, sauf compensation ultérieure (art. 28, loi de 1907, et art. 14, 19 et 20, décret de 1920).

D. — *L'interdiction d'employer les mousses et les novices* (marins âgés de moins de 13 ans et de moins

de 18 ans) à *des travaux pénibles*, tels que le travail de nuit, le travail dans les chaufferies et les soutes, et le travail dans les doris de pêche (art. 29-30, loi de 1907, et art. 11, décret de 1908, modifié par des décrets du 4 août 1910 et du 28 juillet 1913).

98 bis. — La réglementation du travail à bord s'applique, en principe, à « tout le personnel embarqué, « personnel du pont, de la machine, du service général », et sur tous les navires, navires de commerce, y compris les remorqueurs et les bateaux pilotes, navires de pêche, et navires de plaisance (art. 1, décret de 1920). Toutefois, sur les navires de plaisance, elle se réduit à la limitation des heures de travail ; et sur les autres navires, l'organisation des quarts ne s'applique pas aux agents du service général.

Ces règles sur le travail à bord ont été déclarées d'ordre public, et mises ainsi au-dessus des conventions particulières, par la loi de 1907 (art. 46).

Les infractions à ces règles sont passibles d'amendes de 100 à 2.000 francs (art. 33, loi de 1907).

99. — Si les gens d'équipage refusaient de faire leur service ou s'en acquittaient mal, ils pourraient être condamnés à des dommages-intérêts envers l'armateur, conformément aux principes (art. 238 C. de com.).

Mais le droit commun n'a pas paru suffisant en cette matière, parce que la prospérité du commerce maritime et la sécurité de la navigation intéressent la société tout entière. Aussi les lois maritimes ont-elles dérogé sur ce point au droit commun, et cela d'une triple façon.

100. — En premier lieu, les lois maritimes se montrent beaucoup plus sévères dans l'appréciation des fautes : elles considèrent comme telles des faits dont la loi commune ne se préoccupe pas tant qu'ils n'entraînent pas de conséquences dommageables pour les

tiers : la négligence, la paresse, l'imprudence, la désobéissance ou le manque de respect aux supérieurs sont traités, à bord des navires, comme des fautes punissables par elles-mêmes (décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, art. 58-64 modifiés par les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902).

Plus la navigation joue un rôle important dans la vie d'une nation, et plus les lois sont rigoureuses à ce point de vue.

101. — En second lieu, les lois maritimes ne se contentent pas de réprimer les fautes des gens d'équipage par des dommages-intérêts envers les armateurs ; elles les traitent comme des délits ou même comme des crimes, et elles les frappent de peines disciplinaires, de peines correctionnelles ou criminelles : amendes, emprisonnement, travaux forcés, quelquefois même la mort (décret du 24 mars 1852, art. 52-97 modifiés par les lois de 1898 et de 1902).

Notamment le fait, de la part des gens de mer, de se dérober à leur engagement, en quittant sans permission le navire pendant trois jours en France, ou pendant deux jours aux colonies ou à l'étranger, ou encore en laissant partir le navire sans rejoindre le bord, est qualifié de *désertion*, et est puni comme tel. Sans doute ce n'est plus la potence, comme au Moyen-Age, ni même la marque au fer rouge ou le fouet, comme au XVI^e siècle ; mais c'est un emprisonnement de 15 jours à 2 ans, et la perte des salaires gagnés jusqu'au jour de la désertion (art. 65-69, décret de 1852, modifiés par la loi de 1898).

102. — En troisième lieu, les lois maritimes ont mis de côté le grand principe de la liberté individuelle, qui se traduit en matière contractuelle par ceci, que le débiteur d'une obligation de faire ne peut pas être contraint d'exécuter le fait promis, et est seulement

possible de dommages-intérêts en cas d'inexécution (art. 1142 C. civil).

Contrairement à ce principe de droit commun, les lois maritimes interdisent aux gens d'équipage de quitter leur navire sans avoir obtenu de l'administrateur de l'Inscription maritime, ou du consul de France en pays étranger, un *permis de débarquement* qui doit être apostillé sur le rôle d'équipage du navire (décret du 22 septembre 1891, art. 2). — Bien mieux les lois maritimes, non seulement la loi française, mais les lois de tous les pays maritimes, autorisent les armateurs ou leurs représentants à contraindre, au besoin par la force, les gens d'équipage à fournir les services promis : d'après le décret du 24 mars 1852 (art. 65 et 66 modifiés par la loi de 1898), les gens de mer qui ont déserté peuvent être arrêtés par la force publique, et réintégrés *manu militari* à bord du navire pour continuer le voyage.

103. — Ce système avait eu le mérite de maintenir à bord des navires de commerce, jusqu'à l'époque contemporaine, une discipline qui est indispensable à la prospérité et à la sécurité de la navigation sur mer. Il a été malheureusement mis en échec, il y a quelques années, par des grèves d'inscrits maritimes que l'autorité a eu la faiblesse de ne pas réprimer, et qu'un Ministre de la Marine a eu le tort beaucoup plus grave de déclarer légales. La restauration de la discipline maritime par la répression des infractions aux lois et règlements s'imposera comme une condition du relèvement de notre marine marchande.

104. — L'obligation de donner tous leurs soins au navire et à l'expédition a comme conséquence, pour les gens de mer, la prohibition de charger des marchandises dans leur navire pour leur compte particulier, à moins de s'y être fait autoriser par l'armateur (art. 251 C. de com.).

Cette prohibition est d'ailleurs relativement moderne, car, jusqu'au XVII^e siècle, on avait reconnu, au contraire, aux marins le droit de charger gratuitement dans le navire, pour leur propre compte, une certaine quantité de marchandises, appelée *portée* ; cette faculté leur tenait lieu de salaires à une époque où le numéraire était rare. — A leur tour, les marins se faisaient souvent fournir une *pacotille* par des négociants avec lesquels ils partageaient les bénéfices donnés par la vente de cette pacotille en pays étranger ; et le contrat de pacotille, ou de *commande*, qui intervenait alors entre les marins et les négociants, a été l'origine de nos sociétés en commandite. — Mais l'usage de la portée donna lieu à tant d'abus et de contestations, qu'il fut condamné par l'Ordonnance de 1681.

Seulement on tolère ordinairement que les marins mettent dans le coffre destiné à renfermer leurs effets, autant de marchandises que leurs hardes y laissent de vide.

SECTION V

Obligations de l'armateur

105. — L'armateur doit : nourrir les gens de l'équipage, leur payer des salaires, leur faire donner des soins médicaux, quelquefois les racheter d'esclavage, et les rapatrier.

Ces obligations sont les mêmes à l'égard de tous les membres de l'équipage sans distinction de grade (art. 272 C. de com.), sauf qu'elles peuvent varier de quotité.

§ 1^{er}. — ALIMENTATION DE L'ÉQUIPAGE

106. — Avant tout, l'armateur doit subvenir à l'alimentation des gens qui servent sur son navire.

C'est tellement évident que la loi n'a pas pris la peine de le dire.

Mais on a compris l'utilité de réglementer l'alimentation à bord, afin d'éviter des abus. Aux termes de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime, « les aliments destinés à l'équipage doivent être « sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, et « d'une nature appropriée au voyage entrepris », et « la composition de la ration distribuée doit être équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte » (art. 31).

Toute contravention non justifiée à cette règle donne lieu à une indemnité en faveur des gens d'équipage, et à une amende de 100 à 1.000 francs (art. 31, 33 et 37).

106 bis. — En même temps qu'elle fixait ainsi un minimum d'alimentation, la loi de 1907 (art. 31) a donné au gouvernement mission de prendre des mesures pour enrayer l'alcoolisme dans la marine. Des circulaires ministérielles du 20 juillet 1910 et des 23 août et 22 décembre 1916 ont interdit les distributions d'alcool sur les navires de pêche ou de commerce, sauf à titre exceptionnel à l'occasion de navigations ou de travaux anormaux, et elles spécifient qu'en pareil cas la ration quotidienne ne peut excéder 5 centilitres d'eau-de-vie à 42°.

§ 2. — SALAIRES DES GENS D'ÉQUIPAGE

107. — En retour de leurs services, l'armateur doit aux gens d'équipage des loyers ou salaires.

Ces loyers sont soumis, en principe, aux règles ordinaires des salaires ; mais ils ont des règles particulières et très notables sur certains points.

108. — *Montant des salaires.* — Le montant des loyers des gens d'équipage est fixé par la convention.

Mais la fixation ainsi faite pourrait être remise en question dans le cas où l'expédition en vue de laquelle l'équipage a été engagé aurait une durée sensiblement différente de celle prévue par les parties ; c'est ce qui arrive lorsque le voyage entrepris se trouve allongé ou abrégé. La modification qui résulte de là dans la durée des services des gens de l'équipage entraînera-t-elle une modification correspondante dans le montant de leurs salaires ? — Cela dépend de la manière dont ils ont été engagés.

108 bis. — Si les gens d'équipage ont été engagés au mois, leurs loyers augmenteront évidemment en cas de prolongation du voyage ; réciproquement ils diminueront en cas d'abréviation du voyage, et cela, quoi qu'on en ait dit, même si cette abréviation était volontaire, car les loyers au mois sont toujours proportionnels à la durée des services.

Si les gens d'équipage ont été engagés au voyage, rigoureusement leurs salaires ne devraient pas varier avec la durée du voyage, puisqu'ils ont été fixés à forfait ; mais la loi maritime n'a maintenu cette solution qu'en cas d'abréviation volontaire du voyage, pour lequel elle dit qu' « il n'est fait aucune diminution » aux marins (art. 256 C. de com.) ; dans tous les autres cas elle a voulu équitablement que la modification du voyage entraînât une modification du chiffre des salaires. D'abord il résulte *a contrario* de l'article 256 qu'en cas d'abréviation forcée du voyage, les loyers au voyage sont diminués à proportion. — Ensuite, en cas de prolongation du voyage, l'art. 255 dit formellement que les loyers sont augmentés à proportion, et cela sans distinguer entre la prolongation volontaire et la prolongation forcée.

Enfin si les gens d'équipage ont été engagés à la part ou au fret, la modification dans la durée du voyage ne modifiera pas, en droit, leur créance contre l'armateur ; mais en fait, elle pourra modifier beaucoup l'émolument de cette créance. Les gens de mer n'en auront ni plus ni moins droit à telle part du profit, mais ce profit pourra se trouver augmenté ou diminué par le changement de durée du voyage. — Que si le profit avait été diminué, et qu'un tiers fût responsable de cette diminution, parce que la modification malencontreuse du voyage serait son fait, les gens de l'équipage auraient droit à une partie proportionnelle de l'indemnité à laquelle ce tiers pourrait être condamné envers l'armateur. — Ainsi le veulent les principes, et c'est ce que décide l'article 257 du Code de commerce.

109. — *Prélèvements sur les salaires.* — Les gens de mer français, et assimilés, ne peuvent pas toucher intégralement leurs salaires ; en vue des pensions qui leur sont assurées par l'Etat, l'administration maritime opère un double prélèvement sur ces salaires : 5 % au profit de la Caisse des invalides de la marine, et 0,75 % ou 1 % selon le grade, au profit de la Caisse de prévoyance des marins français (lois du 14 juillet 1908, art. 13, et du 29 décembre 1905, art. 3).

110. — *Mode de paiement des salaires.* — Si les gens d'équipage pouvaient, comme le voudrait le droit commun, recevoir leurs salaires en toute liberté, où et quand l'armateur ou son capitaine seraient prêts à les leur verser, il serait à craindre qu'ils ne se laissent entraîner à les dissiper ; cela eût été déplorable à la fois pour les marins eux-mêmes, pour leurs familles, et pour les caisses de l'Etat. Aussi le législateur a-t-il pris de grandes précautions pour assurer la conservation des loyers des gens de mer.

Dans ce but une déclaration royale du 18 décembre 1728, un arrêt du Conseil du 19 janvier 1934, et une ordonnance du 31 octobre 1784 ont posé les règles suivantes, qui ont été déclarées d'ordre public par le décret du 4 mars 1852.

111. — A. — Les avances de loyers faites au départ, et même les paiements d'acomptes faits en cours de route sont prohibés en principe.

Toutefois, pour permettre aux marins de s'équiper avant de partir, ou de se ravitailler pendant les relâches, des avances ou des acomptes peuvent leur être versés valablement avec l'autorisation de l'administrateur de l'Inscription maritime ou du consul de France, autorisation qui doit être apostillée sur le rôle d'équipage.

Et pour empêcher leurs familles de rester sans ressources pendant leur absence, les gens de mer peuvent faire à leurs familles, avant de partir, la *délégation* d'une partie de leur solde ; c'est-à-dire que, lors de la revue de départ, ils peuvent fixer, de concert avec l'administrateur de l'Inscription maritime, une portion de leurs salaires que l'armateur devra payer directement à leurs parents. Les circulaires ministérielles recommandent même aux administrateurs de l'Inscription maritime d'inviter les gens d'équipage à souscrire de telles délégations. Ces délégations sont mentionnées par l'administrateur sur le rôle d'équipage.

112. — B. — Les salaires des gens de mer ne peuvent même pas leur être payés à la fin du voyage ou à l'expiration de leur engagement ; en principe, ils ne doivent leur être versés qu'au retour du navire en France, et qu'à la *marine*, c'est-à-dire dans le bureau de l'Inscription maritime et par les soins de l'administrateur.

En effet, aussitôt après la rentrée du navire dans un port de France, le capitaine doit aller présenter les

gens composant alors l'équipage à l'administrateur de l'Inscription maritime, et lui remettre son rôle d'équipage. L'administrateur passe alors la *revue de désarmement* ; il constate comment les gens de l'équipage ont accompli leur engagement, et il fait le décompte des salaires dûs à chacun d'eux, ainsi que des prélèvements et cotisations dûs par chacun d'eux, et par l'armateur pour chacun d'eux, à la Caisse des invalides et à la Caisse de prévoyance.

C'est ce qu'on appelle le *désarmement administratif* du navire, lequel est aussi différent du désarmement matériel que l'armement administratif est distinct de l'armement matériel.

Puis l'administrateur dresse le *rôle de désarmement*, qui, en fait, est porté sur le rôle même d'armement, dans une colonne spéciale de ce rôle, et qui consiste dans l'indication des salaires dûs par l'armateur à chacun des marins, et des cotisations dues par eux aux caisses de l'Etat.

Alors, en présence de l'administrateur de l'Inscription maritime, l'armateur — ou son capitaine — paie directement les salaires des gens de l'équipage qui sont présents. — Quant aux salaires dûs aux gens de l'équipage absents, disparus ou décédés, l'armateur en verse le montant aux mains de l'administrateur, qui dépose les sommes ainsi versées dans la *Caisse des gens de mer* ; par l'intermédiaire de cette caisse, les gens de l'équipage ou leurs familles pourront se faire payer par les administrateurs de leurs quartiers respectifs.

Enfin l'administrateur de l'Inscription maritime inscrit les paiements ainsi faits par l'armateur sur le rôle, dans la colonne de décompte, en regard du nom de chaque homme, et cette inscription vaut quittance pour l'armateur.

112 bis. — Bien que ce système ait été organisé pour l'ensemble de l'équipage, qui a suivi le navire jusqu'à la fin du voyage, il s'applique aussi aux hommes qui, pour un motif quelconque, cesseraient d'appartenir à l'équipage et quitteraient le navire avant la fin du voyage. En effet il y a lieu, pour ces hommes, à une sorte de désarmement partiel, qui s'opérera à leur retour en France sans attendre la rentrée du navire : le décompte des salaires qui leur étaient acquis au jour de leur débarquement, est fait par l'administrateur de l'Inscription maritime ou par le consul de France du port de débarquement, et le paiement est effectué aussitôt que possible par cet administrateur ou ce consul.

D'un autre côté, quoique le retour du navire en France joue un rôle important dans le système de la loi maritime, ce système fonctionnerait malgré un sinistre qui empêcherait le retour du navire, et peut-être même le retour de l'équipage. Sans doute alors il n'y aurait pas de revue de désarmement, car ce pourrait être une revue sans troupes ; mais il y aurait quand même désarmement administratif du navire, car il faut bien liquider les droits des héritiers des marins et ceux de l'Etat. — D'après les circulaires ministérielles, on procède à ce désarmement, c'est-à-dire à cette liquidation, dès qu'on sait, ou qu'on a lieu de penser que le navire a péri ou a été mis hors de service ; et c'est, en principe, le bureau de l'Inscription maritime du port d'attache du navire qui est chargé d'y procéder.

113. — Il est tenu, dans chaque bureau de l'Inscription maritime, un *répertoire des désarmements*, où sont inscrits tous les rôles d'équipage liquidés dans le bureau ; et ces rôles restent déposés dans les archives du bureau.

114. — Grâce au mécanisme du désarmement administratif, la tutelle que l'administration de la

Marine exerce sur les gens de mer se continue sans interruption jusqu'à la fin de l'engagement.

Aussi, d'après une idée traditionnelle que l'administration de la Marine a faite sienne, tout paiement de salaires maritimes effectué en dehors des conditions réglementaires ne serait pas libératoire pour l'armateur, qui pourrait être contraint de payer une seconde fois dans les conditions légales.

Vainement a-t-on objecté qu'il ne peut pas y avoir de nullité sans texte qui la prononce. C'est une exagération : une nullité peut résulter virtuellement de l'ensemble et de l'esprit de la loi, et il en est évidemment ainsi pour les paiements que la loi a entourés de formalités protectrices des intérêts des créanciers, quand ces formalités n'ont pas été observées. D'ailleurs la nullité des paiements irréguliers de salaires maritimes est écrite dans l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 30).

115. — Faute par les gens d'équipage ou leurs héritiers de se présenter pour toucher les salaires qui leur sont dûs, l'administration de la Marine a le droit de recouvrer ces salaires, et, au besoin, de poursuivre les armateurs en paiement, afin d'opérer les prélèvements qui reviennent à la Caisse des invalides et à la Caisse de prévoyance.

Les salaires ainsi touchés par l'administration sont déposés à la Caisse des gens de mer, d'où, après deux ans écoulés sans réclamation, ils passent à la Caisse des invalides de la marine (décret du 31 mai 1862).

Quand l'administration de la Marine agit ainsi en paiement des salaires des gens d'équipage, elle ne fait qu'exercer les droits de ceux-ci, et alors l'armateur peut lui opposer toutes les exceptions qu'il pourrait faire valoir contre les marins eux-mêmes.

116. — Il faut noter que ce système sur la liquidation et le paiement des salaires maritimes est mis de côté, en pratique, dans la navigation à la petite pêche ; il serait en effet très peu utile, et même difficilement applicable, pour des salaires qui correspondent à des expéditions presque quotidiennes, et qui sont généralement perçus, non pas en argent, mais en nature.

117. — *Privilège des gens d'équipage.* — Les salaires de l'équipage, comme ceux de tous les gens de service, sont garantis par un privilège ; mais avec cette différence qu'au lieu de porter sur la généralité des biens de l'armateur, comme le voudrait le droit commun, ce privilège est spécialisé sur le navire et le fret du navire (art. 191 et 271 C. de com.).

Le privilège des gens de mer sera étudié plus loin, dans le Titre VIII, en même temps que les autres priviléges maritimes.

118. — *Incessibilité et insaisissabilité des salaires.* Pour mieux protéger encore les salaires des gens de mer, la loi en est venue à frapper ces salaires d'indisponibilité, et les marins eux-mêmes d'une sorte d'incapacité.

Les salaires des gens de mer ont été déclarés insaisissables et incessibles par une ordonnance du 1^{er} novembre 1745 et un règlement du 17 juillet 1816 (art. 37), que le décret du 4 mars 1852 a rangés parmi les dispositions d'ordre public auxquelles les conventions particulières ne peuvent pas déroger.

Bien mieux, pour être plus sûre de mettre les marins à l'abri des entraînements qu'ils pourraient subir au cours de leurs voyages, l'ordonnance de 1745, consacrée encore sur ce point par le décret de 1852, a déclaré nulles les obligations qu'ils auraient contractées pendant le voyage les uns envers les autres, à raison d'avances d'argent ou de marchandises.

L'insaisissabilité des salaires des marins a été longtemps une supériorité du Droit maritime sur le Droit terrestre, qui a attendu jusqu'en 1895 pour en faire autant en faveur des ouvriers. Aujourd'hui encore elle est plus complète pour les gens de mer que pour les ouvriers, car elle porte sur la totalité des salaires, et non pas seulement sur les neuf dixièmes (loi du 28 décembre 1910, art. 74).

119. — Mais l'insaisissabilité des salaires maritimes n'est pas absolue ; elle souffre quatre exceptions.

Les salaires des marins peuvent être saisis :

1^o. pour dettes contractées pour loyers de maisons, subsistances et vêtements, pourvu que ces dettes aient été approuvées par l'administrateur de l'Inscription maritime ou par le consul, et apostillées par eux sur les registres matricules des gens de mer, ou sur le rôle d'équipage (ordonnance de 1745, et décret du 11 août 1856) ;

2^o. pour aliments dûs par les marins à leurs femmes ou à leurs parents en vertu du Code civil (décret de 1856) ;

3^o. en cas de débet des marins envers l'Etat (décret de 1856) ;

4^o. pour dommages-intérêts dûs par les marins aux armateurs à raison de certaines fautes graves commises dans le service (décret du 24 mars 1852, art. 52, 65, 66 et 69) (1).

Dans tous ces cas, du reste, les créanciers des marins ne procèdent pas toujours par saisie ; le plus souvent ils se font payer sans formalités ni frais au moyen

(1) Par suite les armateurs pourraient stipuler valablement dans le contrat d'engagement que les marins perdraient une partie ou même la totalité de leurs loyers en cas de fautes plus graves que celles visées par le décret de 1852

d'une simple retenue que l'administrateur de l'Inscription maritime opère sur les salaires au moment de leur paiement (décret de 1856).

120. — Il faut noter incidemment que les salaires ne sont pas les seuls biens des gens de mer qui soient insaisissables.

Il en est de même de leurs vêtements et armes (édit de mars 1584, art. 63, et Code de procédure civile, art. 592), et de leurs pensions de retraite ou d'infirmité (lois du 29 décembre 1905, art. 12, et du 14 juillet 1908, art. 26).

L'insaisissabilité des pensions de demi-solde comporte la seconde et la troisième des exceptions admises pour l'insaisissabilité des loyers. Au contraire l'insaisissabilité des vêtements est absolue et sans exception ; comme aussi, semble-t-il, l'insaisissabilité des pensions d'infirmité servies par la Caisse de prévoyance.

121. — Les dispositions protectrices des salaires maritimes s'appliquent aux gens d'équipage de tous les navires indistinctement, aussi bien aux équipages des bateaux de pêche ou de plaisance qu'aux équipages des navires de commerce proprement dits ; — et à tous les membres des équipages, au capitaine comme aux matelots (art. 272 C. de com.) ; et aussi, quoi qu'on en ait dit, aux agents du service général, médecins, comptables, domestiques, aussi bien qu'aux marins (1). Peu importe enfin le mode d'engagement et le genre de rémunération : les parts de profit ou de fret attribuées aux gens de mer dans certains engagements doivent être traitées comme des salaires, parce qu'elles méritent la même protection que les loyers proprement dits (2).

(1) et (2) V. *supra*, nos 79 et 91.

Il faut même attribuer aux pilotes le bénéfice de l'insaisissabilité totale des salaires, parce qu'ils font temporairement partie des équipages pendant leur service à bord des navires.

§ 3. — TRAITEMENT MÉDICAL DES GENS D'ÉQUIPAGE

122. — D'après une tradition presque immémoriale, l'armateur doit faire donner des soins aux marins qui tombent malades ou sont blessés à son service.

C'est un des points les plus saillants sur lesquels le Droit maritime a grandement devancé le Droit terrestre : c'est seulement à l'époque contemporaine que la loi du 9 avril 1898 a institué la responsabilité des patrons pour les accidents du travail industriel ; dès le Moyen-Age les Rôles d'Oléron (art. 6 et 7) avaient appliqué aux armateurs le principe du *risque professionnel*.

Et encore aujourd'hui le Droit maritime est beaucoup plus large à cet égard que le Droit industriel ; car ce n'est pas seulement en cas de blessure, comme la loi de 1898, mais aussi en cas de maladie, que le Code de commerce établit la responsabilité des employeurs.

Le Code tient, en effet, pour vraisemblable que les blessures des marins sont la conséquence du travail exceptionnellement dangereux auquel ils sont astreints, et que leurs maladies proviennent des fatigues, des privations et des intempéries auxquelles ils sont exposés. Partant de là, il veut que les marins soient « traités et « pansés aux frais du navire s'ils tombent malades pendant le voyage, ou s'ils sont blessés au service du navire » (art. 262 C. de com.).

Mais le Droit maritime fait entre les maladies et les blessures une différence qui est indiquée par le texte, et qui résulte des motifs de la loi : les marins blessés

ont droit aux soins du moment où ils ont été blessés au service du navire, fût-ce avant le départ, pendant l'armement ou le chargement du navire, tandis que les marins malades n'y ont droit que s'ils sont tombés malades pendant le voyage.

122 bis. — Par suite aussi des motifs de la loi, et par application des principes généraux, le Droit maritime va moins loin, sur un autre point, que le Droit industriel : les gens de mer cesseraient d'avoir droit aux soins s'il était prouvé que leur blessure ou leur maladie ont été occasionnées par leur faute, par exemple par leur intempérance ou leur inconduite.

Encore est-il que l'évolution des idées reflétée par la loi industrielle de 1898, pourrait peut-être influer sur l'interprétation du Droit maritime dans le cas où un marin se serait blessé étant en état d'ivresse ; car alors le capitaine aurait, lui aussi, commis une faute en le laissant travailler ainsi.

123. — Dans tous les cas, les armateurs ne doivent pas de soins aux gens d'équipage qui seraient tombés malades ou auraient été blessés en dehors de leur service. — Il en est ainsi des marins descendus à terre pour des motifs personnels ; ce n'est pas douteux pour le marin qui serait descendu sans autorisation, donc contrairement à la discipline, car de celui-là la loi dit positivement que « les frais de son pansement et traitements sont à sa charge » (art. 264 C. de com.) ; mais il faut en dire autant de celui qui aurait débarqué avec l'autorisation du capitaine, car, s'il est en règle avec la discipline, il n'en est pas moins vrai qu'il a cessé temporairement d'être au service de l'armateur.

124. — L'armateur doit ainsi des soins à tous les membres de l'équipage, de quelque manière qu'ils aient été engagés, et aussi bien aux agents du service général qu'aux marins proprement dits ; car tous ont

couru les mêmes dangers et subi les mêmes influences morbides à raison de leur service.

125. — Ce que la loi maritime alloue ainsi aux gens d'équipage malades ou blessés, ce n'est pas une indemnité pécuniaire, comme le fait la loi industrielle pour les ouvriers victimes d'un accident du travail ; car les marins seraient souvent fort en peine de se faire soigner, même avec l'argent de l'armateur ; ce sont des soins en nature. Ces soins doivent leur être donnés, selon les circonstances, à bord du navire ou à terre ; mais ce sont seulement des soins médicaux ou chirurgicaux.

126. — Le Code de commerce n'avait pas fixé de limite à cette obligation de l'armateur ; donc en principe, elle durait jusqu'à la guérison des marins. Il pouvait résulter de là une charge fort lourde, si ce n'est excessive, pour les armateurs. Aussi une loi du 12 août 1885 a-t elle ajouté à l'art. 262 du Code de commerce un alinéa 2 qui autorise les capitaines à libérer les armateurs de tous frais de traitement en faisant transporter à terre les malades ou blessés, et en versant entre les mains de l'autorité française une somme qui a été tarifée par des décrets du 24 décembre 1896, du 13 septembre 1906 et du 8 septembre 1912.

Quand le capitaine use de cette faculté, le traitement est organisé par l'administrateur de l'Inscription maritime ou par le consul de France. Du reste l'administrateur ou le consul prendrait le même soin si le capitaine avait débarqué un homme malade ou blessé sans se préoccuper de le faire soigner ; et alors l'administration maritime poursuivrait contre l'armateur le remboursement des frais de traitement (décret du 24 décembre 1896, art. 4).

127. — Si les gens d'équipage mouraient des suites d'une maladie contractée ou d'une blessure reçue au service de l'armateur, les frais funéraires seraient à la

charge de l'armateur (décret du 22 septembre 1891 (art. 4).

128. — Il peut arriver qu'un marin reçoive des blessures au service, non pas du navire seul, mais du navire et de sa cargaison, par exemple en combattant contre des pirates ou des ennemis. Alors les frais de son traitement médical devraient être supportés en commun par l'armateur et les propriétaires de la cargaison, conformément aux règles des avaries communes (art. 263 C. de com.) ; il y a là en effet une application de la théorie des avaries communes.

129. — Les articles 262 et 263 du Code de commerce, en tant qu'il assurent des soins médicaux aux gens d'équipage, sont des dispositions d'ordre public auxquelles les conventions privées ne peuvent pas déroger (décret du 4 mars 1852).

§ 4. — RACHAT DES GENS D'ÉQUIPAGE

130. — La capture d'un marin par des pirates qui ne consentiraient à lui rendre la liberté que moyennant rançon, serait, en principe, un malheur fortuit dont l'armateur ne pourrait pas être rendu responsable (art. 266, alin. 1 C. de com.).

Pourtant il en serait autrement si le marin avait été exposé, dans l'intérêt de l'armateur, à des risques particuliers, ayant été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire. Alors la loi imposerait à l'armateur de payer sa rançon, à la condition toutefois que l'armateur n'eût pas subi lui-même un désastre, et que son navire fût arrivé à bon port (art. 267, alin. 2, C. de com.).

131. — Les propriétaires de la cargaison devraient contribuer à la rançon, conformément aux règles des avaries communes, si le matelot avait été envoyé en

dehors du navire pour le service du navire et de la cargaison (art. 268 C. de com.).

132. — Pour que cette obligation ne risquât pas de devenir trop lourde pour les armateurs, le Code de commerce (art. 269) a fixé un maximum de 600 francs à l'indemnité que les gens de mer peuvent leur demander pour leur rachat.

133. — Cette matière a heureusement perdu de nos jours l'importance pratique qu'elle a eue jadis.

§ 5. — RAPATRIEMENT DES GENS D'ÉQUIPAGE

134. — De tout temps on a considéré l'armateur comme obligé, par la nature même du contrat d'engagement, à ramener dans leurs foyers les gens de mer qui se sont expatriés pour son service. Le Code de commerce consacre cette obligation, sinon d'une manière générale, du moins pour certains cas particulièrement saillants.

En outre, depuis l'organisation de la marine militaire, l'Etat s'est trouvé intéressé, pour le recrutement de sa flotte, au retour des marins dans leurs quartiers ; il s'est habitué à considérer que les marins sont *ses hommes*, qu'il les *prête* aux armateurs, et que ceux-ci doivent les lui *rendre* là où ils les ont pris. — De là de nombreuses ordonnances ou décrets qui ont organisé le rapatriement des marins français au point de vue administratif.

135. — Le rapatriement est dû aux gens d'équipage quel que soit le mode d'engagement (décret du 7 avril 1860, art. 14), et aussi bien aux agents du service général qu'aux véritables marins.

136. — Le rapatriement comprend deux choses : le *rapatriement* proprement dit, c'est-à-dire le retour en France des gens emmenés en pays étranger ou aux

colonies, et la *conduite*, c'est-à-dire le retour jusqu'au port d'armement du navire, ou même quelquefois jusque dans leurs quartiers d'inscription, des marins ramenés en France.

En principe, les gens de mer n'ont droit qu'au retour dans le port d'armement du navire sur lequel ils servent (art. 252 C. de com.), parce que normalement l'équipage est recruté en entier lors de l'armement du navire, et est ramené au port d'armement par le navire lui-même à la fin du voyage. Cependant si des marins ont été engagés en cours de voyage pour compléter l'équipage, ou s'ils ont été débarqués individuellement en route pour une cause quelconque, alors ils doivent être reconduits jusque chez eux ; mais cela ne s'applique qu'aux inscrits maritimes ; les agents du service général n'ont jamais droit qu'au retour dans le port d'armement du navire, parce que leur domicile pourrait être trop éloigné du littoral (décret du 22 septembre 1891, art. 13).

137. — Qu'il s'agisse du rapatriement ou de la conduite, le retour qui est dû aux gens d'équipage comporte, non seulement leur transport et le transport de leurs bagages, mais aussi leur nourriture et leur entretien pendant la route, y compris même la fourniture de vêtements et de chaussures en cas de besoin (ordonnance du 29 octobre 1833, art. 35 ; décret du 22 septembre 1891, art. 14-18, et décret du 10 août 1920).

138. — Le rapatriement d'un homme d'équipage peut être rendu nécessaire par des causes très diverses ; l'armateur est-il tenu d'en payer les frais dans tous les cas indistinctement ?

L'affirmative paraît bien résulter du décret de 1891, qui organise le rapatriement des gens de mer français « délaissés ou débarqués pour quelque cause que ce

« soit ». Mais le Code de commerce, complété à cet égard par la loi du 12 août 1885 (art. 252, 258, 260 et 270) n'impose le rapatriement à l'armateur que quand il a été occasionné, soit par le fait de l'armateur ou du capitaine, soit par un accident. — Cette différence tient à ce que le décret envisage les relations des armateurs avec l'Etat, tandis que le Code se place au point de vue des relations des armateurs avec les gens d'équipage.

L'Etat entend que ses hommes lui soient rendus dans tous les cas ; mais quand il s'agit de savoir par qui seront supportés les frais de retour, il faut faire une distinction rationnelle, qui avait été nettement posée par un arrêté du 5 germinal an XII. — Les gens d'équipage ont droit au rapatriement aux frais de l'armateur quand ils sont débarqués hors de France pour des causes « non procédant de leur fait ni de leur volonté », c'est-à-dire venant du fait de l'armateur ou d'un cas fortuit ; au contraire, les frais de retour resteraient au compte des marins si ceux-ci étaient congédiés en route sur leur demande ou par leur faute ; enfin si les marins étaient débarqués en route en vertu d'un accord intervenu entre eux et l'armateur ou son représentant, les frais de retour seraient « à la charge de la partie désignée « par la convention » (décret de 1891, art. 18).

Il faut ajouter que l'Etat prend le rapatriement à sa charge quand il s'agit de marins déserteurs, ou d'hommes débarqués en route pour passer en jugement ou pour subir une peine (décret de 1891, art. 20).

138 bis. — La cause du débarquement ayant ainsi une influence déterminante sur les conséquences pécuniaires de ce débarquement, il importe qu'elle soit constatée. Aussi l'autorité maritime ou consulaire qui est appelée à autoriser le débarquement d'un homme, doit-elle en « préciser les motifs » sur le rôle d'équipage du navire par lequel cet homme est rapatrié, et en

« constater les causes par procès-verbal » (décret de 1891, art. 2 et 19).

139. — Toutes les fois que l'armateur doit subvenir au rapatriement des gens d'équipage, il doit leur faire remettre par le capitaine, ou par un autre représentant, une indemnité de route en argent. Le montant de cette indemnité a été tarifé par le décret du 22 septembre 1891 (art. 14), et il est fixé au besoin par l'administrateur de l'Inscription maritime ou par le consul, sauf recours aux tribunaux.

D'après l'opinion générale, le paiement par l'armateur des frais de rapatriement et de conduite est garanti par le même privilège sur le navire et le fret que le paiement des salaires, dont il est un accessoire.

Mais l'armateur serait déchargé de tous frais de rapatriement et de conduite si son capitaine, ou si l'autorité maritime ou consulaire procurait aux marins, dans le lieu de leur débarquement, un engagement rétribué, ou même un passage gratuit sur un navire retournant au lieu de départ (art. 252 *in fine* C. de com.).

140. — L'obligation qui incombe aux armateurs de pourvoir au retour des gens d'équipage est d'ordre public (décret du 4 mars 1852). Les gens d'équipage ne peuvent donc pas renoncer à l'avance au droit de se faire rapatrier et reconduire.

Cependant le droit à la conduite n'est d'ordre public que jusqu'au port d'armement du navire; quant à la conduite jusqu'au quartier d'inscription, dans les cas exceptionnels où elle est due (1), les marins pourraient y renoncer par une clause du contrat d'engagement inscrite sur le rôle d'équipage (décret de 1891, art. 13 *in fine*).

(1) V. *supra*, n° 136.

Bien entendu d'ailleurs, quand le moment est venu, pour les gens d'équipage, de se faire rapatrier, ils sont libres de ne pas user de leur droit, en tout ou en partie.

141. — L'obligation du rapatriement et de la conduite pèse, en principe, d'une manière illimitée sur toute la fortune de l'armateur (art. 2092 C. civil). Cependant, pour favoriser l'industrie des armements, la loi maritime a fait exception à cette règle dans deux cas.

En premier lieu, quand il s'agit d'un homme qui a été débarqué pour cause de maladie ou de blessure, le capitaine peut libérer l'armateur des frais de rapatriement, en même temps que des frais de traitement médical, en versant entre les mains de l'autorité française qui a opéré le débarquement, une somme déterminée par les décrets du 24 décembre 1896, du 13 septembre 1906 et du 8 septembre 1912 (art. 262 C. de com., alin. 2 ajouté par la loi du 12 août 1885). — En outre, si le marin avait été blessé au service commun du navire et de la cargaison, les propriétaires de la cargaison devraient contribuer avec l'armateur aux frais de rapatriement, comme aux frais de traitement (art. 263 C. de com., complété par la loi de 1885). — Bien mieux, si c'était par sa faute qu'un marin fût tombé malade ou eût été blessé, l'armateur ne lui devrait pas plus le rapatriement que des soins médicaux.

En second lieu, quand le rapatriement de l'équipage est nécessité par le naufrage, la perte ou la mise hors de service du navire, la loi limite elle-même l'obligation de l'armateur, en décidant que l'armateur n'en est tenu que « sur les débris du navire et le fret des marchandises sauvées », c'est-à-dire le fret gagné dans la traversée où le sinistre s'est produit (art. 258 C. de com., alin. dernier ajouté par la loi du 12 août 1885, et décret du 22 septembre 1891, art. 7). — Seulement

si le sinistre qui a amené la perte du navire avait donné lieu à quelque indemnité pécuniaire au profit de l'armateur, comme une indemnité d'abordage ou même une indemnité d'assurance, cette indemnité serait subrogée au navire, et affectée au rapatriement de l'équipage.

En pareil cas, la partie des frais de rapatriement qui n'est pas payée effectivement par l'armateur, est assumée par l'Etat (décret de 1891, art. 17).

142. — En fait, il arrive le plus souvent que les armateurs et leurs capitaines ne subviennent pas assez vite au rapatriement. Alors l'Etat assure le rapatriement et la conduite à ses frais ; puis, à moins qu'on ne se trouve dans un des cas où le rapatriement n'incombe pas aux armateurs, l'administration maritime poursuit contre ceux-ci le recouvrement des avances ainsi faites (décret de 1891, art. 4, 5 et 19).

142 bis. — Lorsque l'Etat réclame ainsi aux armateurs le remboursement des frais de rapatriement et de conduite, il n'agit pas au nom des gens de mer et en exerçant leurs droits à leur place, comme il le fait quand il poursuit le paiement de salaires non réclamés par les marins, mais bien en vertu d'un droit propre et né directement à son profit ; car ce n'est pas seulement envers les gens de mer, c'est aussi envers l'Etat que les armateurs sont tenus de rapatrier les marins.

Par suite, si un armateur avait des exceptions à faire valoir contre un homme rapatrié, il ne pourrait pas les opposer à l'Etat qui aurait rapatrié cet homme.

143. — Après avoir posé le principe du rapatriement des gens de mer français, nos lois ont organisé ce rapatriement par des mesures administratives. Les commandants des navires de l'Etat et les agents consulaires, dans les ports étrangers, et les administrateurs de l'Inscription maritime, dans les ports français, sont

chargés de veiller au rapatriement et à la conduite des marins délaissés (décret du 22 septembre 1891, art. 1).

Ils doivent y pourvoir dans le plus bref délai possible, en renvoyant les hommes par la voie la plus prompte, mais aussi la plus économique, et en requérant au besoin les capitaines des navires de commerce français de les recevoir à leur bord ; le tout dans des conditions qui sont indiquées par le décret de 1891 (art. 6-9).

SECTION VI

Fin de l'Engagement

144. — L'engagement des gens d'équipage prend fin par les mêmes causes que tous les contrats.

Notamment il cesse de plein droit à l'expiration du temps fixé pour sa durée ; car c'est un contrat essentiellement temporaire (art. 1780 C. civil). — La durée de l'engagement est souvent indiquée d'une manière expresse par le contrat ; sinon l'engagement est considéré comme ayant la même durée que le rôle d'équipage.

Le contrat d'engagement pourrait aussi être résolu par jugement pour inexécution des obligations de l'une des parties (art. 1184 C. civil).

145. — En outre l'engagement des gens d'équipage est susceptible de prendre fin, avant l'expiration normale de sa durée, par des causes spéciales qui, à certains égards, s'éloignent du droit commun.

Les faits qui peuvent ainsi venir mettre brusquement fin à l'engagement sont au nombre de sept, dont trois ont trait à l'expédition même, et s'appliquent à l'équipage tout entier, tandis que les quatre autres frappent individuellement les marins ou agents.

La loi maritime a dû s'occuper de ces causes accidentelles de cessation de l'engagement pour régler les comptes de loyers auxquels elles donnent lieu entre les gens d'équipage et les armateurs.

146. — I. — *Rupture volontaire du voyage.* — L'armateur, ou son capitaine pour lui, a la faculté de ne pas entreprendre l'expédition en vue de laquelle l'équipage avait été loué, ou de ne pas la continuer après l'avoir commencée ; une foule de motifs peuvent l'y décider. On dit alors que le voyage est rompu. — Par un contre-coup inévitable, cette rupture du voyage entraîne la rupture de l'engagement de l'équipage, car elle rend inutiles les services de l'équipage.

Mais comme cette rupture de l'engagement cause aux membres de l'équipage un préjudice qui provient du fait de l'armateur ou de son représentant, elle donne lieu à une indemnité à leur profit.

Cette indemnité a ceci de particulier que, presque toujours, elle est fixée *a priori* par la loi, et consiste en une portion des loyers qui avaient été convenus. Elle varie d'ailleurs selon le mode d'engagement.

147. — Quand il s'agit de gens de mer engagés à la part ou au fret, peu importe que la rupture du voyage ait lieu avant ou après le commencement du voyage ; car cette rupture cause toujours le même préjudice aux marins en supprimant les chances de gain sur lesquelles ils avaient compté ; l'indemnité à laquelle ils ont droit sera donc la même dans les deux cas.

Cette indemnité est tout indiquée si la rupture du voyage est imputable aux chargeurs du navire, qui n'ont pas fait partir leurs marchandises ; en pareil cas l'armateur a lui-même droit à une indemnité contre les chargeurs ; tout naturellement les gens de mer prendront dans cette indemnité la part qu'ils auraient eue dans les bénéfices de l'expédition (art. 257, alin. 2 et 3,

C. de com.). — Si la rupture du voyage est directement imputable à l'armateur, l'indemnité due par lui aux gens d'équipage n'est pas fixée *a priori*, ce sont de simples dommages-intérêts laissés à l'appréciation des juges conformément au droit commun.

Quand il s'agit de gens d'équipage engagés au mois, ou engagés au voyage, il faut sous-distinguer selon que le voyage rompu a été ou non commencé.

Si le voyage est rompu avant d'avoir été commencé, les hommes engagés, soit au voyage, soit au mois, doivent d'abord être payés « des journées par eux employées à l'équipement du navire » (art. 252, alin. 1, C. de com.), car dans cette mesure, ils ont rendu les services convenus, et par conséquent ils doivent en être rémunérés. — Ensuite, s'ils ont reçu des avances sur leurs loyers, « ils retiennent pour indemnité les « avances reçues » (art. 252, alin. 1). — Enfin s'ils n'ont pas reçu d'avances, ils ont droit à une indemnité proprement dite que la loi fixe à forfait à « un mois de leurs « gages convenus » (art. 252, alin. 2) ; le montant de cette indemnité est tout indiqué pour les gens d'équipage engagés au mois, puisque précisément leurs loyers sont de tant par mois ; pour ceux engagés au voyage, il doit être calculé d'après la durée probable du voyage, projeté.

Si le voyage est rompu après avoir été commencé, les gens d'équipage engagés au mois doivent d'abord, ce qui va de soi, « recevoir leurs loyers stipulés pour le « temps qu'ils ont servi », et en outre ils ont droit à une indemnité consistant dans « la moitié de leurs « gages pour le reste de la durée présumée du voyage « pour lequel ils étaient engagés (art. 252, alin. 4). — Quant aux gens d'équipage engagés au voyage, ils sont encore mieux traités, parce qu'il y a dans leur engagement un forfait qui doit être respecté du moment

où il a reçu un commencement d'exécution : ils doivent être « payés en entier aux termes de leur convention » (art. 252, alin. 3), comme si le voyage avait été effectué.

147 bis. — Puisque les droits des gens d'équipage engagés au mois ou au voyage varient sensiblement selon que le voyage a été rompu avant d'avoir été commencé, ou après l'avoir été, il est important de savoir si le voyage a été ou non commencé. C'est une question de fait que les juges trancheront d'après les circonstances.

148. — II. — Impossibilité du voyage. — Un obstacle de force majeure peut mettre l'armateur, ou son capitaine, dans l'impossibilité de faire ou de continuer le voyage en vue duquel les gens de mer avaient été engagés. Il en est ainsi dans des hypothèses très variées, et notamment dans deux cas que la loi a pris comme types : *l'interdiction de commerce*, et *l'arrêt du navire* par un gouvernement.

Il y a interdiction de commerce lorsque l'accès du port de destination est interdit pour une raison quelconque ; il y a arrêt du navire lorsqu'il est frappé d'*embargo*, c'est-à-dire est retenu dans un port par l'autorité pour une raison quelconque, ou quand il subit l'exercice du droit d'*angarie*, c'est-à-dire est réquisitionné comme transport par un belligérant.

149. — L'impossibilité du voyage met ou ne met pas fin à l'engagement de l'équipage formé pour ce voyage selon certaines distinctions. Quand elle y met fin, elle ne donne jamais lieu à indemnité au profit des gens de mer, parce qu'ici la résiliation du contrat est étrangère à la volonté de l'armateur, et que celui-ci ne peut pas être rendu responsable d'une force majeure qu'il subit tout le premier. — C'est au contraire quand elle ne met pas fin à l'engagement, que l'impossibilité du voyage donne quelquefois lieu, rarement d'ailleurs,

à une indemnité au profit des gens de l'équipage, parce qu'alors elle entraîne une prolongation de leurs services.

Il faut, avant tout, distinguer si l'impossibilité du voyage est survenue avant ou après le départ.

150. — Si l'impossibilité survient avant le commencement du voyage, dans tous les cas et quelle qu'en soit la cause, elle met fin à l'engagement des gens de mer, car l'expédition en vue de laquelle cet engagement avait été conclu n'aura pas lieu. Alors les gens d'équipage ne peuvent réclamer aucune indemnité, puisqu'ils souffrent d'une force majeure ; seulement ceux engagés au mois ou au voyage doivent être payés des journées employées à équiper le navire (art. 253 C. de com.).

Si l'impossibilité survient après le commencement du voyage, la loi sous-distingue entre l'interdiction de commerce, ou cas analogues, et l'arrêt du navire, ou cas similaires. — L'interdiction de commerce met toujours fin à l'engagement, aussi bien quand elle survient après le départ que si elle était survenue auparavant, parce qu'elle constitue un obstacle d'une durée indéfinie ; mais comme elle survient ici après un commencement d'exécution du contrat, elle ne le résilie que pour l'avenir. — Donc les gens de l'équipage cesseront immédiatement de gagner des salaires ; ils devront seulement être « payés à proportion du temps qu'ils auront servi » (art. 254, alin. 1, C. de com.), s'ils ont été engagés au mois ou au voyage ; et s'ils l'ont été à la part ou au fret, ils peuvent réclamer leur part du profit réalisé ou du fret gagné dans la partie du voyage déjà effectuée, part qui sera sans doute bien minime.

Au contraire, l'arrêt du navire survenu après le départ ne met pas fin par lui-même à l'engagement de l'équipage, parce qu'il constitue un obstacle provisoire et temporaire qui peut disparaître d'un moment

à l'autre. Bien loin de là, il prolonge cet engagement en suspendant le voyage ; et alors il produit des effets analogues à ceux de la prolongation de voyage proprement dite. Or, comme on l'a vu précédemment, ces effets varient avec la manière dont les gens de mer ont été engagés.

Pour des hommes engagés au mois, l'arrêt du navire augmente les salaires en prolongeant le temps de service ; seulement, comme le service est moins dur en relâche qu'en route, la solde, au lieu d'être entière, comme dans la véritable prolongation de voyage, « court pour moitié pendant le temps de l'arrêt » (art. 254, alin. 3, C. de com.). — Pour des gens engagés au voyage, l'arrêt du navire ne change en rien les salaires ; ceux-là seront « payés aux termes de leur engagement » (art. 254, alin. dernier), parce que cet engagement a le caractère d'un forfait. — Enfin pour des gens de mer engagés à la part ou au fret, l'arrêt du navire ne change pas, en droit, la part revenant aux marins dans les bénéfices de l'armateur (art. 257, alin. 1) ; mais, en fait, il peut modifier l'émolument de cette part.

150 bis. — En cas d'impossibilité comme au cas de rupture du voyage, la question de savoir si le voyage était ou non commencé, est une question de fait qui doit être laissée à l'appréciation des juges.

151. — *III. — Perte du navire.* — Il arrive trop souvent qu'un navire se perde en mer : il peut être pris par des ennemis ou des pirates, ou bien se briser sur un écueil, ou encore faire naufrage et sombrer en mer ; quelquefois aussi un navire devient innavigable, c'est-à-dire qu'il est avarié au point d'être hors de service.

La perte ou l'innavigabilité du navire mettent nécessairement fin à l'engagement des gens d'équipage, donc aussi à leurs salaires, en rendant leur service impossible.

152. — Mais on ne s'en était pas tenu là : d'après les anciens usages de toutes les nations maritimes, la perte du navire réagissait sur l'engagement des gens de mer même dans le passé, en leur faisant perdre tout ou partie des loyers qu'ils avaient déjà gagnés au moment de la catastrophe ; tout au plus laissait-on aux marins les avances qu'ils avaient pu recevoir sur leurs loyers. C'était, pensait-on, le meilleur moyen d'intéresser les gens de mer à la conservation du navire, et, comme disait Valin, « il était du bien public d'attacher leur « fortune à celle du vaisseau ». Le Code de commerce reproduisit ce système dans ses articles 258 et 259.

En réalité, il y avait là une atteinte grave à l'équité et aux principes juridiques : jusqu'au jour de la perte du navire, les gens d'équipage ont rendu à l'armateur les services qu'il attendait d'eux, donc ils ont droit à leurs salaires jusqu'à ce jour ; seulement s'ils n'avaient pas fait tous leurs efforts pour sauver le navire et la cargaison, ils seraient fautifs, et seraient passibles de dommages-intérêts qui se compenseraient jusqu'à due concurrence avec leurs salaires. Voilà ce que réclame l'équité et ce qu'indiquent les principes.

La loi anglaise sur la marine marchande de 1854 fut la première à rompre avec une tradition regrettable, et à revenir sur ce point aux règles du droit commun. C'est ce qu'a fait à son tour notre loi du 12 août 1885 ; cette loi a abrogé l'article 259 du Code de commerce, et a modifié profondément l'article 258.

Aux termes des alinéas 1 et 2 de l'article 258 actuel, « en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, les matelots engagés au voyage ou au mois « sont payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation « de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé, soit « que la perte du navire est le résultat de leur faute « ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont pas fait tout

« ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, « les passagers et les marchandises, ou pour recueillir « les débris ; — dans ce cas il appartient aux tribunaux « de statuer sur la suppression ou la réduction du loyer « qu'ils ont encourue ».

Tout en revenant ainsi, en principe, au droit commun, la loi de 1885 a maintenu de l'ancien état de choses ce qui était une faveur pour les gens de mer : le droit de conserver la totalité des avances qui leur auraient été faites sur leurs loyers, lors même que ces avances dépasseraient la portion de loyers qu'ils pourraient réclamer ; « ils ne sont jamais tenus de rembourser « ce qui leur a été avancé sur leurs loyers » (art. 258, alin. 3).

152 bis. — Mais comment appliquer ce système dans le cas, trop fréquent, où un navire disparaît sans qu'on en ait de nouvelles ? Le jour du sinistre étant alors inconnu, il est impossible de calculer les salaires réellement gagnés par l'équipage ; la loi de 1885 a dû fixer arbitrairement la quotité de loyers à laquelle ont droit leurs héritiers : « en cas de perte sans nouvelles, les « héritiers ou représentants des matelots engagés au « mois auront droit aux loyers échus jusqu'aux der- « nières nouvelles, et à un mois en sus ; — dans le cas « d'engagement au voyage, il sera dû à la succession « des matelots moitié des loyers du voyage ; si l'enga- « gement avait pour objet un voyage d'aller et retour, « il sera payé un quart de l'engagement total si le « navire a péri en allant, trois quarts s'il a péri dans le « retour ; — le tout sans préjudice des conventions « contraires » (alin. 4 et 5 ajoutés à l'art. 258 du C. de com. par la loi de 1885).

153. — Du reste tout cela n'est vrai que par rapport aux gens d'équipage engagés au mois ou au voyage, les seuls qui soient visés par le texte. Pour ceux engagés

à la part ou au fret il n'y avait pas deux solutions possibles, et la législation n'a jamais varié : associés qu'ils sont à l'entreprise de l'armateur, ils subiront fatalement les conséquences du sinistre qui est venu rendre à peu près impossible tout bénéfice pour l'armateur (art. 260 C. de com.).

154. — Dans tous les cas, et « de quelque manière « que les matelots soient loués, ils sont payés des journées « par eux employées à sauver les débris et les effets « naufragés » (art. 261 C. de com.). Cela va de soi ; mais cela soulève deux questions assez voisines l'une de l'autre, sur lesquelles on a varié : les gens d'équipage sont-ils obligés de travailler au sauvetage, et à quel titre exactement sont-ils rémunérés de ce travail ?

Il résulte nettement de la loi de 1885 que, contrairement à une opinion généralement admise auparavant, il y a obligation, non seulement pour le capitaine (art. 241 C. de com.), mais pour tous les gens de l'équipage, de s'employer au sauvetage, puisqu'en ne le faisant pas il encourraient la suppression de tout ou partie des loyers déjà gagnés au moment du sinistre (art. 258, alin. 1, C. de com.).

Mais il ne faudrait pas conclure de là, par une logique à outrance, que la rémunération due aux gens d'équipage à cette occasion n'est pas autre chose que la continuation de leurs loyers. S'il en était ainsi, la loi n'aurait pas accordé cette rémunération à tous les marins, « de quelque manière qu'ils soient loués », même à ceux auxquels la perte du navire enlèverait la possibilité d'avoir pour salaire une part des bénéfices de l'expédition. C'est à titre de sauveteurs que les gens d'équipage sont alors rémunérés ; par suite leur rémunération pourra être d'un taux plus élevé que leurs loyers, comme correspondant à un travail anormal et particulièrement pénible, et le paiement en est garanti,

non pas par le privilège des salaires, mais par le privilège des frais de conservation.

155. — IV. — *Congédiement des gens d'équipage.* — Comme tout louage de services, l'engagement des gens de mer peut prendre fin par la volonté des parties, soit unilatérale, soit mutuelle. Mais, à cet égard encore, la loi maritime a donné à l'engagement une physiognomie particulière, qui se révèle dans les trois variétés de congé dont toute location est susceptible.

156. — A. — Le congé donné par l'armateur, ou par son représentant, le capitaine, aux gens d'équipage porte le nom particulier de *congédiement*. Les règles de ce congédiement diffèrent profondément pour le capitaine et pour les autres membres de l'équipage.

Le capitaine peut toujours être congédié librement par l'armateur, et sans indemnité; c'est là une règle spéciale au capitaine, dont l'examen trouvera sa place dans le chapitre suivant.

Les autres membres de l'équipage, officiers ou simples matelots, peuvent, eux aussi, être congédiés, si on n'a plus besoin ou si on ne se soucie plus de leurs services, de même que des ouvriers ou des employés peuvent être renvoyés. Mais alors ils ont droit, en principe, à une indemnité en plus des salaires déjà échus; il n'en serait autrement que s'ils étaient congédiés « pour cause légitime » (art. 270 alin. 1, C. de com.), c'est-à-dire pour manquement à leurs devoirs. — C'est, au fond, l'application du droit commun, mais avec de graves modifications sur quatre points de détail.

157. — En premier lieu, le fardeau de la preuve est déplacé. — En matière ordinaire, lorsqu'un patron congédie son ouvrier ou employé, et qu'il prétend ne pas lui devoir d'indemnité parce qu'il a une cause légitime de renvoi, c'est au patron de démontrer l'existence de cette cause. — Ici au contraire, c'est aux

gens d'équipage congédiés de prouver qu'ils l'ont été injustement, s'ils veulent obtenir une indemnité, car le Code de commerce n'en accorde qu'au matelot « qui « justifie qu'il est congédié sans cause valable » (art. 270).

En second lieu, le montant de l'indemnité due par l'armateur aux gens de mer congédiés injustement n'est pas laissé par la loi maritime, comme par la loi terrestre, à l'appréciation des tribunaux ; il est indiqué par la loi elle-même. « L'indemnité est fixée au tiers « des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé ; « à la totalité des loyers et aux frais de retour, si le « congé a lieu pendant le cours du voyage » (art. 270, alin. 2 et 3). — L'indemnité ainsi tarifée est toute calculée pour les gens de mer engagés au voyage ; pour ceux engagés au mois, et ceux engagés à la part ou au fret, elle sera calculée d'après les probabilités.

En troisième lieu, lors même que le congédiement serait injustifié, le Code de commerce refuse toute indemnité au matelot qui « est congédié avant la clôture « du rôle d'équipage » (art. 270, alin. 4). Cette disposition peu conforme à l'équité et aux principes devrait être supprimée.

En quatrième lieu, la loi maritime a voulu empêcher que les gens de mer ne fussent trop facilement congédiés et débarqués en dehors de leurs quartiers, surtout à l'étranger. Dans ce but elle a institué des mesures administratives auxquelles le Code de commerce fait allusion (art. 270, alin. dernier), et qui ont été précisées par le décret du 22 septembre 1891 : « aucun homme « faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce « ne peut être débarqué en cours de voyage sans l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire, autorisation qui ne doit être donnée que pour cause légitime, et qui doit être mentionnée par une apostille

« sur le rôle d'équipage, avec mention des motifs du débarquement » (art. 2, décret de 1891).

158. — La loi maritime revient au droit commun, relativement au congédiement, sur un point accessoire : quand le congédiement est l'œuvre du capitaine, celui-ci est responsable de son fait envers l'armateur ; si donc le congédiement n'était pas justifié, c'est le capitaine qui devrait payer les dommages-intérêts réclamés par les gens de mer (art. 270, alin. dernier C. de com.).

159. — B. — Les gens d'équipage ne peuvent pas demander à leur gré leur congé, pas plus les simples marins que le capitaine. En effet ils ne sont pas libres d'abandonner leur service avant la fin de leur engagement, même pour des motifs plausibles ; ils ne le pourraient que pour des causes légitimes tenant aux conditions d'exécution du contrat, et dont l'appréciation reviendrait au tribunal. Autrement ils seraient passibles de dommages-intérêts envers l'armateur.

Cette règle qui, en elle-même, est conforme au droit commun, est sanctionnée d'une manière particulièrement énergique par la loi maritime ; les gens de mer ne peuvent obtenir leur congé qu'avec l'autorisation de l'administrateur de l'Inscription maritime ou du consul, autorisation qui doit être mentionnée sur le rôle d'équipage (arrêté du 5 germinal an XII, art. 9, et ordonnance du 29 octobre 1833, art. 24). S'ils quittaient leur bord sans cette autorisation, et pour peu que leur absence se prolongeât, ils seraient considérés comme déserteurs, encourraient les peines de la désertion, et pourraient être réintégrés par la force publique à bord du navire pour achever le voyage malgré eux (décret du 24 mars 1852, art. 65-69).

160. — C. — En cas de congé convenu entre les gens d'équipage et l'armateur, ou son représentant le capitaine, la volonté mutuelle des parties met fin au

contrat qu'elle avait formé, et les salaires des gens de mer cessent immédiatement de courir, sans dommages intérêts de part ni d'autre, le tout conformément au droit commun.

Seulement la volonté concordante des parties de se séparer peut se trouver entravée dans son accomplissement par les règles administratives de la marine : aucun membre d'un équipage ne peut être débarqué, même de gré à gré, sans l'autorisation de l'administrateur de l'Inscription maritime ou du consul de France (décret du 22 septembre 1891, art. 2).

161. — *V. — Maladie ou blessure des gens d'équipage.* — Ce n'est pas seulement au point de vue des soins médicaux, c'est aussi au point de vue de leurs salaires que la loi maritime a favorisé les gens de mer malades ou blessés. En Droit terrestre, le mauvais état de santé des ouvriers ou employés, quand il a une certaine gravité, entraîne la cessation du louage de services, ou tout au moins la suspension des salaires pendant la durée de l'incapacité de travailler. — Jamais il n'en a été de même pour les gens de mer. Conformément à une longue tradition, le Code de commerce décide que « le matelot est payé de ses loyers, traité et « pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire » (art. 262, alin. 1).

Ainsi, en principe, le mauvais état de santé des gens d'équipage ne met pas fin à leur engagement, ni au cours de leurs salaires.

162. — Toutefois, cela n'est vrai pour les loyers, comme pour les soins médicaux, qu'autant qu'il s'agit d'une maladie contractée en route, c'est-à-dire depuis le départ du navire, ou d'une blessure reçue au service du navire, même avant le départ, et sans la faute, — au moins sans une faute grave, — du marin. Les mala-

dies contractées avant le départ, les maladies et bles-
sures dues à l'inconduite ou à une infraction grave à la
discipline, et même les blessures reçues pendant le
voyage, mais en dehors du service, par exemple pendant
une permission, pourraient motiver la suspension des
loyers, de même qu'elles ne donnent pas droit au tra-
tement médical (1).

163. — En dehors de ces cas exceptionnels, l'en-
gagement continuant de subsister malgré la maladie
ou la blessure des gens d'équipage, leurs loyers doivent,
en règle, leur être payés jusqu'à l'expiration de la
durée normale de leur engagement.

Cela pouvait mener très loin : les armateurs étaient
exposés à avoir à leur service sur le papier, et à payer
pendant des années des hommes qui, en réalité, ne
leur rendaient plus aucun service. La règle ancienne
demandait donc à être limitée, et elle l'a été par la loi
du 12 août 1885. D'un alinéa 3 que cette loi a ajouté
à l'article 262 du Code de commerce ressort une distinc-
tion très raisonnable : si la maladie ou la blessure d'un
marin sont assez légères pour qu'on puisse le garder
et le soigner à bord, l'engagement et, par suite, le droit
aux loyers continuent comme s'il n'était rien survenu ;
si, au contraire, la maladie ou la blessure d'un marin
ont entraîné son transport à terre, elles mettent fin à
son engagement, et l'armateur ne doit continuer à lui
payer ses salaires que pendant une période de transition
qui dure quatre mois à partir du transport à terre,
mais qui se terminerait dès le jour où l'homme, étant
rétabli, aurait contracté un nouvel engagement sur
un autre navire, ou serait en état de reprendre son
service à bord.

(1) V. *supra*, n^os 122 bis et 123.

Du reste il faut décider que le marin transporté à terre a ainsi droit à quatre mois de loyers alors même que son engagement expirerait normalement avant ce délai, car il y a là un forfait organisé par la loi entre les intérêts et les droits des parties.

164. — Le règlement ainsi fait par la loi des salaires des marins malades ou blessés s'applique quel que soit le mode d'engagement, car le texte et l'esprit de la loi sont aussi généraux que possible.

165. — Les dispositions de l'art 262 du Code de commerce sont d'ordre public aussi bien relativement aux loyers que relativement aux soins médicaux (décret du 4 mars 1852).

166. — VI. — *Mort des gens d'équipage.* — La mort d'un homme d'équipage met nécessairement fin à son engagement ; alors il reste à faire le règlement des salaires entre l'armateur et les héritiers.

Si le décès était survenu avant le commencement du voyage, l'armateur devrait seulement le salaire des journées employées par le défunt à l'armement du navire.

Si le décès s'est produit pendant le voyage, l'armateur doit une part des loyers ; rigoureusement ce serait une part correspondant au temps pendant lequel le défunt est considéré comme ayant fait son service, c'est-à-dire en principe les loyers jusqu'au jour du décès (puisque la maladie ou la blessure dont l'issue a été fatale n'en avaient pas arrêté le cours par elles-mêmes). Il y a donc un calcul à faire.

Ce calcul est très facile pour les gens d'équipage engagés au mois ; mais il serait assez compliqué pour ceux engagés autrement. — Pour éviter cette difficulté, la loi a fixé à forfait les loyers dûs aux héritiers des gens de mer. « En cas de mort du matelot pendant le voyage, « si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dûs « à sa succession jusqu'au jour de son décès. — Si le

« matelot est engagé au voyage, au profit ou au fret, « et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses « loyers ou de sa part est dû s'il meurt après le voyage « commencé ; si l'engagement avait pour objet un voyage « d'aller et retour, la moitié des loyers ou de la part du « matelot est due s'il meurt en allant ou au port d'ar- « rivée, la totalité est due s'il meurt en revenant » (art. 265, alin. 1 et 2, C. de com. modifié par la loi du 12 août 1885).

167. — Encore est-il que ce système n'est fait que pour le cas de mort naturelle ou accidentelle. En cas de mort violente, la solution serait différente, et cela quelle que fût la forme de l'engagement : la quotité de loyers due aux héritiers du marin serait alors tantôt plus forte, tantôt moindre, selon la cause de la mort.

Si un homme d'équipage avait été tué par suite d'une faute commise volontairement par lui, ses héritiers n'auraient droit à ses loyers que jusqu'au jour où il a cessé son travail. Cela s'applique, non seulement au marin qui aurait reçu à terre une blessure mortelle après être sorti du navire sans autorisation (art. 264, alin. 2, C. de com.), mais aussi à l'homme qui se serait suicidé.

En sens inverse, si un homme d'équipage avait été tué en défendant le navire contre des pirates ou des ennemis, ses héritiers auraient droit à tous les salaires qu'il aurait gagnés s'il avait survécu ; c'est-à-dire pour la totalité du voyage, ou du moins jusqu'au jour de la perte du navire si le navire avait péri (art. 265 C. de com., alin. dernier modifié par la loi de 1885).

167 bis. — Dans cette dernière hypothèse il faut remarquer que tout ce qui dépasse la quotité de loyers due en cas de mort naturelle constitue, non pas de véritables salaires, mais une sorte de prime donnée à l'héroïsme du marin ; par suite, et si la cargaison du navire a été sauvée, les chargeurs du navire devront contribuer avec

l'armateur au paiement de cette somme, conformément aux règles des avaries communes, parce que la vie du marin a été sacrifiée pour le salut commun.

168. — Les dispositions de l'art. 265 du Code de commerce sont d'ordre public (décret du 4 mars 1852).

169. — *VII. — Captivité des gens d'équipage.* — En principe, la captivité des gens d'équipage met fin à leur engagement, car elle interrompt leur service de façon définitive. Aussi le Code de commerce décide-t-il que « le matelot pris dans le navire et fait esclave... « est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris » (art. 266, alin. 2).

170. — Mais, comme en cas de mort, il en serait autrement si c'était en remplissant une mission spéciale et périlleuse, par exemple après avoir été envoyé hors du navire, qu'un marin eût été capturé. Alors il aurait droit à l'entier paiement de ses loyers (art. 267), sauf que, si le navire avait été perdu, ses loyers s'arrêteraient au jour de la perte (argument de la loi de 1885).

170 bis. — Il faut remarquer encore ici que, dans cette hypothèse spéciale, tout ce qui dépasse les salaires réellement gagnés par les marins jusqu'à leur capture, est en réalité une prime à laquelle les chargeurs du navire devraient contribuer, si la mission au cours de laquelle un marin aurait été pris lui avait été donnée dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

171. — Le Code de commerce ne liquide les salaires des gens d'équipage emmenés en captivité que dans le cas, assez invraisemblable aujourd'hui, où ils auraient été faits esclaves par des pirates ; cela tient à ce qu'il règle la question des loyers en même temps que celle du rachat, qui se pose uniquement dans ce cas ; mais en ce qui concerne la cessation des salaires, il faut évidemment étendre la solution de la loi à l'hypothèse beaucoup plus pratique où les gens de mer seraient faits prisonniers de guerre.

CHAPITRE 11

Capitaine

172. — Les droits et les obligations du capitaine envers l'armateur dérivent, comme ceux des autres membres de l'équipage, du contrat d'engagement ; et, pour lui aussi, ce contrat est une sorte de louage de services. Toutefois cela n'est vrai que sous réserve de deux particularités extrêmement notables qui différencient profondément le capitaine des autres membres de l'équipage.

173. — En premier lieu, ce n'est pas seulement de l'armateur que le capitaine tient ses droits, et envers l'armateur qu'il a des devoirs ; il a aussi des pouvoirs qui lui viennent de l'Etat et des devoirs envers l'Etat. En d'autres termes, le rôle du capitaine n'a pas seulement un caractère privé ; il a aussi, par certains côtés, un caractère public.

En second lieu, même dans les relations privées du capitaine avec l'armateur, l'engagement du capitaine n'est pas uniquement un louage de services ; c'est aussi un mandat. Car le capitaine n'est pas seulement préposé à la conduite technique du navire et au commandement de l'équipage ; il est chargé aussi des intérêts de l'armateur ; il doit faire pour le compte de l'armateur tous les actes juridiques utiles à la réussite de l'expédition

dont le navire est l'instrument. Le capitaine est donc à la fois le préposé et le mandataire de l'armateur.

C'est de cette double idée que dérivent les règles spéciales au capitaine.

SECTION I^{ere}

Nomination et congédiement du Capitaine

174. — I. — Le capitaine est nommé par l'armateur.

Il en est ainsi même dans le cas où l'armateur n'est pas en même temps propriétaire du navire, étant un armateur-gérant, ou un affréteur-armateur, c'est-à-dire un locataire du navire. En effet le choix du capitaine est un acte d'administration qui appartient naturellement à celui qui dirige l'exploitation du navire.

175. — Exceptionnellement le capitaine serait désigné par le consul de France, à la requête des intéressés, s'il devenait nécessaire de remplacer un capitaine qui, pour une cause quelconque, aurait cessé ses fonctions en pays étranger (ordonnance du 29 octobre 1833, art. 42).

176. — Le choix du capitaine n'est pas entièrement libre pour l'armateur ; il ne peut être exercé que dans une certaine catégorie de personnes présentant des conditions d'aptitude déterminées, et par là même offrant des garanties de capacité.

D'abord tout capitaine d'un navire français doit être Français (loi du 21 septembre 1793). En second lieu, pour être investi des fonctions de capitaine, il faut ne pas être déchu de la faculté de commander, ni même être suspendu temporairement dans cette faculté, par suite d'une mesure disciplinaire intervenue dans les cas déterminés par le décret du 24 mars 1852 (art. 55).

En troisième lieu, il faut avoir un certain âge, qui varie avec le genre de navigation, mais qui, en principe, est de vingt-quatre ans (décrets du 20 mars 1852, art. 1 et 7, et du 8 août 1913, art. 6, 7 et 8).

En quatrième lieu, il faut avoir accompli un nombre de mois de navigation effective et professionnelle, qui varie selon les navigations (décret du 20 mars 1852, art. 1, et décret du 17 juillet 1908, art. 2-6, modifiés par le décret du 8 août 1913, art. 6-8).

Ces quatre conditions suffisent pour commander les navires à voiles armés à la petite pêche ou au borrage. Mais dans toutes les autres navigations, les capitaines des navires français doivent en outre être titulaires d'un brevet obtenu à la suite d'examens techniques (loi du 22 juillet 1851, art. 6 et 13, et décret du 8 août 1913, art. 2 et 3, 6 à 9 et 20) ; ces examens, qui sont plus ou moins développés et difficiles selon le genre de navigation, sont organisés en détail par les décrets du 22 août 1851, du 19 juillet 1892 et du 8 août 1913 (art. 10-16).

177. — Les conditions d'aptitude exigées des capitaines de navires doivent être appliquées à la navigation de plaisance comme à la navigation commerciale et à la pêche (argument de l'art. 49 de la loi du 17 avril 1907).

178. — L'usurpation des fonctions de capitaine par un homme ne remplissant pas les conditions voulues par la loi constitue un délit passible d'amende et d'emprisonnement (décrets du 20 mars 1852, art. 5, et du 24 mars 1852, art. 82). Toutefois la nécessité pourrait faire qu'il en fût autrement. Dans ses *Questions de Droit maritime*, de Courcy rapporte comment il eut le plaisir d'offrir, au nom de la Compagnie des Assurances générales, un chronomètre à un jeune bachelier qui s'était exposé à la prison et à l'amende, en prenant, après la disparition de tous les officiers, le commandement.

ment d'un navire du Havre sur lequel il était parti, pour son plaisir, pêcher la baleine en Nouvelle-Zélande, et qu'il avait ramené à bon port.

179. — II. — Après avoir nommé le capitaine, l'armateur peut le révoquer en le congédiant, et cela quand même il ne serait qu'un gérant ou qu'un affréteur locataire du navire. Cependant il en serait autrement de l'affréteur qui aurait loué un navire tout armé avec son équipage, parce qu'alors une clause tacite du contrat intervenu entre lui et le propriétaire du navire réserverait à celui-ci le droit de conserver son capitaine.

180. — Le droit de congédier le capitaine est beaucoup plus large, à deux points de vue, que le droit de congédier les autres gens d'équipage.

D'abord le capitaine peut être congédié en tout temps et en tous lieux, par la seule volonté de l'armateur et sans l'intervention d'aucune autorité ; l'administrateur de l'Inscription maritime ou le consul doivent seulement être prévenus du congé donné au capitaine, afin d'assurer, au besoin, son rapatriement.

Ensuite, quelle que soit la cause du congédiement du capitaine, fût-ce un pur caprice de l'armateur, le capitaine n'a droit, en principe, à aucune indemnité. Le Code de commerce s'en explique formellement, en parlant du propriétaire qu'il considère, ici comme partout, comme étant en même temps armateur : « le propriétaire peut congédier le capitaine ; — il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit » (art. 218). — Toutefois le capitaine congédié aurait exceptionnellement droit à des dommages-intérets, s'il était congédié d'une manière injurieuse et diffamatoire (art. 1382 C. civil).

181. — D'après une opinion unanime et très fondée, la faculté pour l'armateur de congédier, même arbitrai-

rement, le capitaine, doit être considérée comme étant d'ordre public et au-dessus des conventions privées, bien que le décret de 1852 n'ait pas attribué expressément cette valeur au 1^{er} alinéa de l'art. 218. En effet la présence à bord d'un capitaine incapable pourrait compromettre le sort du navire, celui de la cargaison, et la vie des matelots et passagers.

Le refus de toute indemnité au capitaine congédié, étant une question purement pécuniaire, n'a pas le même caractère ; le 2^e alinéa de l'art. 218 réserve lui-même la convention contraire. Seulement cette convention doit, conformément à la règle suivie pour tous les contrats maritimes, être rédigée par écrit, sans quoi il ne resterait au capitaine que la ressource de l'aveu ou du serment. — Mais cette convention n'a pas besoin d'être formelle ; c'est ainsi qu'elle résulterait suffisamment de la promesse, faite par l'armateur au capitaine, de lui conserver son commandement pendant un certain temps. Cette promesse ne pouvant empêcher l'armateur de congédier le capitaine dès qu'il le voudra, elle ne peut avoir d'autre signification que d'obliger l'un à dédommager l'autre de sa révocation.

181 bis. — D'ailleurs la clause attribuant une indemnité au capitaine congédié ne peut avoir d'effet qu'en cas de congédiement injuste ; car, quelles que fussent les conventions intervenues entre l'armateur et lui, le capitaine ne pourrait jamais se plaindre d'une révocation qu'il se serait attirée par sa faute. La clause d'indemnité n'a donc, en réalité, d'autre effet que d'obliger l'armateur à justifier des motifs du congédiement, s'il veut éviter de payer au capitaine l'indemnité convenue.

182. — Une circonstance, qui était très fréquente jadis, aurait pu rendre douteux le droit pour l'armateur

de congédier librement le capitaine ; c'est le cas où celui-ci aurait une part de propriété dans le navire. — Pour prévenir toute hésitation sur ce point, le Code de commerce a déclaré que cette circonstance ne pouvait empêcher la majorité des portionnaires de congédier le capitaine, mais qu'elle donnait à celui-ci un droit particulier, celui de forcer ses copropriétaires à lui racheter sa part à dire d'experts (art. 219). C'est là, du reste, une simple faculté pour le capitaine, et s'il ne demandait pas le remboursement de sa part, les autres portionnaires ne pourraient pas le lui imposer.

Il y a cependant un cas où, nonobstant l'art. 219, le capitaine copropriétaire ne pourrait être congédié : c'est celui où plus de la moitié du navire lui appartenait. Alors il formerait à lui seul la majorité des copropriétaires, laquelle est souveraine pour tout ce qui concerne l'administration du navire ; il pourrait donc s'imposer aux autres portionnaires, et, de fait, il serait irrévocable. — Seulement s'il sortait de là un conflit qui entraverait la marche de la société existant entre les copropriétaires, chacun des autres portionnaires aurait la ressource de demander à la justice la dissolution de cette société, conformément à l'art. 1871 du Code civil, et d'obtenir la licitation du navire (1).

SECTION II

Fonctions du Capitaine

183. — Le capitaine, en tant que membre de l'équipage, a des droits et des obligations semblables aux droits et aux obligations des autres marins (art. 272 C. de com.), mais desquels on peut déjà remarquer

(1) V. *supra*, n° 74.

qu'ils ont une importance plus grande, parce que le rôle du capitaine est prépondérant dans le navire.

En outre le capitaine a des obligations tout à fait spéciales ; et il a des pouvoirs qui n'ont rien d'analogue chez les autres membres de l'équipage, et qui constituent pour le capitaine de véritables fonctions.

Les pouvoirs du capitaine sont particulièrement remarquables ; ils ont une étendue si considérable et comportent une telle initiative que, dans l'ancien et expressif langage de la marine, les capitaines prenaient volontiers dans les actes le titre de *maître après Dieu du navire*. Sans doute ces pouvoirs ont sensiblement diminué en fait, parce que le développement des moyens de communication permet aux armateurs de correspondre presque constamment avec les capitaines et de leur envoyer des instructions ; mais ils ont conservé toute leur importance pour le cas toujours possible où, faute de moyens de correspondre avec l'armateur, le capitaine devrait pourvoir à tout par lui-même.

§ 1^{er}. — FONCTIONS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART

184. — Les pouvoirs dont le capitaine est investi et les obligations spéciales qui lui incombent avant d'entreprendre un voyage, ont un but commun : préparer ce voyage en mettant le navire dans les conditions voulues pour faire une navigation heureuse et fructueuse. Cette préparation du voyage est, pour le capitaine, à la fois un droit et un devoir, et elle comporte plusieurs séries de mesures.

185. — I. — Avant tout, le capitaine peut et doit armer le navire, en y faisant faire les travaux de réparation ou d'aménagement nécessaires, et en formant l'équipage. Puis, si tel est le mode d'emploi du navire, il doit le fréter, c'est-à-dire le mettre, moyennant un

certain prix, à la disposition des tiers qui auraient des transports à effectuer par mer.

De tout temps on a reconnu qualité au capitaine pour s'occuper de ces préliminaires du voyage. « Il « appartient au capitaine, dit le Code de commerce, « de former l'équipage du vaisseau, de choisir et louer « les matelots et autres gens de l'équipage, (de) faire « travailler au radoub du bâtiment, d'acheter des « voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, « (de) prendre à cet effet de l'argent sur le corps du « navire, et (de) fréter le navire » (art. 223 et 232). Le capitaine peut aussi évidemment faire des actes analogues à ceux énumérés par la loi : il peut congédier les matelots comme il peut les engager, résilier un affrètement au lieu de le conclure, faire un emprunt ordinaire aussi bien qu'un emprunt à la grosse. Mais il ne pourrait pas faire un emprunt hypothécaire sur le navire, car un mandat spécial est exigé pour la constitution d'hypothèque (loi du 10 juillet 1885, art. 3).

186. — Les pouvoirs attribués par la loi au capitaine avant le départ ne sont pas toujours identiques ; ils sont ou ne sont pas absous selon une distinction qui remonte à l'ancien Droit maritime : le capitaine peut faire en toute liberté (sauf, bien entendu, sa responsabilité envers l'armateur) tous les actes préparatoires de l'expédition lorsqu'il est loin de l'armateur, celui-ci ne se trouvant pas dans le port d'armement ; mais, si le capitaine est dans le lieu de la demeure de l'armateur, il doit agir « de concert » avec lui, et se munir d'une « autorisation spéciale » de l'armateur (art. 223 et 232 C. de com.).

Cette distinction est fort rationnelle. En effet l'armateur est le principal intéressé au succès de l'expédition ; il est donc juste qu'il soit consulté sur les préparatifs de cette expédition, et qu'il ait un droit de veto

sur les actes du capitaine. Mais cela n'est possible pratiquement que si l'armateur est présent, car autrement la nécessité de se concerter avec lui imposerait au capitaine des lenteurs préjudiciables à l'armateur lui-même.

Ce motif de la loi indique ce qu'il faut entendre par *demeure* de l'armateur ; il ne s'agit là ni du domicile de l'armateur, ni même de sa résidence habituelle, mais de toute résidence, fût-elle passagère et accidentelle.

186 bis. — Dans le cas où le navire aurait plusieurs armateurs (parce qu'il appartiendrait à des copropriétaires qui l'exploiteraient eux-mêmes), il faudrait prendre en considération la présence ou l'absence de la majorité des portionnaires, conformément aux règles sur l'administration de la copropriété des navires.

A la présence de l'armateur dans le lieu d'armement du navire, il faut assimiler la présence d'un représentant de l'armateur (art. 232 C. de com.), par exemple d'un armateur-gérant.

187. — Les pouvoirs très larges qui appartiennent, en principe, au capitaine pour la préparation de l'expédition, pourraient être limités par une clause du contrat d'engagement

Mais les clauses de ce genre ne seraient pas opposables aux tiers qui n'en auraient pas eu connaissance, et elles n'empêcheraient pas l'armateur d'être obligé envers ces tiers par les actes du capitaine. En effet le capitaine est, comme disait Valin, le « procureur-né de l'armateur », et, par suite, les clauses restrictives des pouvoirs du capitaine constituent une sorte de révocation de son mandat ; or il est de principe que la révocation du mandat ne peut être opposée aux tiers qui l'ont ignorée (art. 2005 C. civil).

De même la limitation apportée par la loi elle-même aux pouvoirs du capitaine pour le cas où il se trouverait dans le lieu de la demeure de l'armateur ou d'un représentant de l'armateur, n'est pas opposable aux tiers qui auraient ignoré cette circonstance ; les tiers qui, de bonne foi, auraient traité avec le capitaine seul, n'en auraient pas moins l'armateur pour obligé. Ainsi le veulent non seulement « le bien du commerce et la « foi publique », comme disait Emériton, mais aussi les principes généraux ; en effet, du moment où il s'agit de mesures que, normalement, le capitaine est chargé de prendre, elles ne peuvent pas constituer de sa part un excès de pouvoir, mais seulement un abus de pouvoir ; or il est de règle en droit commun que le mandant est obligé envers les tiers de bonne foi par les actes abusifs de son mandataire.

Mais les tiers de mauvaise foi ne pourraient jamais invoquer contre l'armateur les actes faits irrégulièrement par le capitaine ; et, dans tous les cas, ces actes engageraient la responsabilité du capitaine envers l'armateur.

188. — Il faut ajouter que les pouvoirs du capitaine avant le départ comportent une double extension.

D'une part, parmi les actes qui rentrent dans les pouvoirs ordinaires du capitaine, il en est quelques-uns qu'il peut toujours faire seul, sans consulter l'armateur, lors même que celui-ci serait sur le lieu. Tels sont les actes d'administration journalière, comme l'achat des vivres de chaque jour, et les réparations très minimes du navire. Le capitaine peut aussi, en tout lieu, condénier les gens de l'équipage de sa seule autorité, parce qu'ainsi le veulent les exigences de la discipline.

D'autre part, il y a un acte qui, d'habitude, excède les pouvoirs du capitaine, et que cependant, dans un cas exceptionnel, il peut faire, non seulement en dehors

de l'armateur, mais même en quelque sorte malgré l'armateur ; c'est un emprunt hypothécaire sur le navire, en vue de son armement. Il en est ainsi lorsqu'un navire, appartenant à plusieurs copropriétaires, a été frété régulièrement, c'est-à-dire loué, par la majorité des portionnaires, ou avec le consentement de cette majorité, et qu'ensuite quelques-uns des portionnaires refusent de contribuer à la mise en état du navire ; cette résistance doit être vaincue pour assurer l'exécution de la volonté de la majorité qui, on le sait, fait loi pour tous les copropriétaires. C'est le capitaine qui est chargé de ce soin. La loi lui donne mission d'emprunter hypothécairement sur les parts des récalcitrants (art. 233 C. de com., modifié par la loi du 10 décembre 1874). Seulement, comme le pouvoir ainsi conféré au capitaine est exorbitant, le Code de commerce en a subordonné l'exercice à deux conditions : une sommation faite aux portionnaires récalcitrants d'avoir à fournir leur contingent dans les vingt-quatre heures, et l'autorisation du tribunal de commerce, ou, à défaut de tribunal de commerce, du juge de paix.

— Mais ce pouvoir ne devait plus être reconnu au capitaine à l'encontre de l'unanimité des portionnaires, s'ils refusaient tous de faire les frais de l'expédition antérieurement décidée par la majorité d'entre eux ; ni à l'encontre d'un propriétaire unique qui, après avoir frété le navire ou autorisé le capitaine à le fréter, refuserait de faire les frais de l'expédition ; il serait, en effet, aussi impossible en droit qu'absurde en fait que le capitaine s'insurgeât contre tous ses mandants, ou contre son unique mandant.

189. — II. — L'obligation qui incombe au capitaine de veiller et présider à la mise en état du navire en vue de l'expédition, a eu longtemps pour corollaire une autre obligation : celle de faire procéder à la visite du navire

par l'autorité maritime (art. 225 C. de com.). Mais cette obligation du capitaine, après avoir subi des déformations successives, et après avoir reçu des exceptions de plus en plus considérables, a été supprimée par la loi du 17 avril 1907 (art. 56) ; elle a été remplacée par des mesures administratives imposées directement aux propriétaires et armateurs des navires (1).

Il est resté seulement à la charge du capitaine une obligation générale de vigilance personnelle, qui consiste à s'assurer que le navire est en état de naviguer dans de bonnes conditions, et dont l'inaccomplissement engagerait la responsabilité du capitaine (art. 297 C. de com.).

190. — III. — Le capitaine doit faire une déclaration de départ à l'autorité sanitaire, afin de mettre cette autorité à même d'appliquer les règles de la police sanitaire (décret du 4 janvier 1896, art. 30) ; sans cela il s'exposerait à ce que l'autorité sanitaire s'opposât au départ du navire (décret de 1896, art. 126).

Mais « les bateaux de pêche, et en général les navires « qui s'écartent peu du port de départ, sont dispensés « de cette déclaration » (décret de 1896, art. 34).

191. — IV. — Le capitaine doit se munir *des pièces de bord*, c'est-à-dire d'un certain nombre de documents qui doivent accompagner le navire en voyage, et dont voici la liste.

1^o. *L'acte de francisation* du navire (art. 226 C. de com.). Il servira à prouver quelle est la nationalité du navire, et qui est le propriétaire dont le capitaine est le représentant ; à ce second point de vue, l'acte de francisation rend inutile à bord *l'acte de propriété* du navire, que l'art. 226 semble exiger aussi, mais qui, en réalité, reste dans le dossier du navire à la douane.

(1) V. *supra*, n° 27.

BATIMENT DU COMMERCE FRANÇAIS

NOM DU NAVIRE

TONNAGE

CONGÉ

Nom du CAPITAINE

Valable pour un an

N du registre de recette

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Vu la loi du 27 vendémiaire an II, et l'article 20 de la loi du 6 mai 1841;

En vertu de l'acte de francisation délivré le portant le n° , et sous la foi des déclarations et soumissions souscrites à l'effet de l'obtenir, le présent congé est délivré à M. pour sortir du port avec le nommé , à charge par lui de se conformer aux lois et aux règlements de l'Etat.

Ledit navire reconnu de la contenance de tonneaux centièmes, suivant le détail porté aux soumissions ou en l'acte de francisation, a , pont, mât , est inscrit à la douane de , direction de , et immatriculé au quartier maritime de

Prie et requiert tous Souverains, Etats amis et alliés de la France et leurs subordonnés, Ordonne à tous fonctionnaires publics, aux Commandants des bâtiments de l'Etat et à tous autres qu'il appartiendra, de laisser sûrement et librement passer M. , avec le bâtiment sus-désigné, sans lui faire, ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble, ni empêchements quelconque, mais au contraire de lui donner toute faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré au bureau de la douane du port de où il a été payé la somme de pour droits de présent congé, aux termes de la loi du 27 vendémiaire an II et de la loi des finances du 30 décembre 1903.

Ce

19 .

Vu le Contrôleur chargé de la navigation,

Par autorisation du Ministre des Finances, et conformément à l'arrêté du 30 juin 1829.

Le Receveur des Douanes,

2^o. Le *rôle d'équipage* (art. 226 C. de com.). Il servira à prouver la nationalité des gens de l'équipage et les conditions de leur engagement ; en même temps il permettra à l'autorité maritime ou consulaire de veiller à la sécurité et au rapatriement des personnes embarquées sur le navire ; à ce second point de vue, le rôle d'équipage doit être complété, s'il y a lieu, par une liste ou par une *feuille des passagers*.

3^o. La *charte-partie* et les *connaissances* (art. 226 C. de com.) ; ce sont des actes qui constatent, l'un l'affrètement du navire, c'est-à-dire le contrat de location ou les contrats de transport conclus avec des tiers, et les autres le chargement à bord des marchandises à transporter. Ces actes serviront à établir le but de la navigation du navire, et les conditions dans lesquelles est transportée la cargaison. Mais, bien entendu, il ne pourrait en être question si le navire était employé par le propriétaire à son usage personnel.

4^o. Un *registre de visite* (loi du 17 avril 1907, art 11), qui remplace les *certificats de visite* exigés par le Code (art. 226). Il servira à prouver le bon état du navire au moment du départ.

5^o. Les *acquits de paiement* ou à *caution* des douanes (art. 226). Ces pièces, délivrées par la douane, serviront à prouver que le capitaine est en règle avec cette administration.

6^o. Un *manifeste de sortie* (loi du 5 juillet 1836, art. 2) ; c'est un tableau général de la cargaison qui est dressé par le capitaine lui-même et visé par la douane. Il sert à assurer la perception des droits de douane et à empêcher la contrebande.

7^o. Un *congé* (loi du 27 vendémiaire an II, art. 22) ; c'est un permis de sortie qui est délivré au navire par la recette des douanes de son port d'attache, pour une durée d'un an (art. 5 et 10, loi de vendémiaire, an II),

et qui doit être visé par les employés des douanes à chaque sortie du navire. Il sert à prouver que le navire est toujours en droit de se prévaloir de la francisation qu'il a obtenue ; aussi reproduit-il les mentions de l'acte de francisation (loi de vendémiaire an II, art. 9).

8^o. Quelquefois une *patente de santé* (décret du 13 janvier 1912, art. 1^{er}). C'est un document rédigé par l'autorité sanitaire, et qui mentionne l'état sanitaire des pays de provenance du navire et du navire lui-même dans les quarante-huit heures qui ont précédé son départ (décret de 1912, art. 2) ; il est destiné à faciliter l'application des règles de la police sanitaire. La patente est *nette* ou *brute* selon qu'elle constate l'absence ou l'existence d'une maladie pestilentielle (décret de 1912, art. 10).

Normalement les navires de cabotage, ceux de petite pêche, et même les navires de long cours provenant des ports de l'Amérique du Nord sur l'océan Atlantique au-dessus du 40^e degré de latitude nord (au-dessus de Philadelphie) sont dispensés de la patente de santé ; mais elle peut leur être imposée, selon les circonstances, par décision du Ministre de l'Intérieur (décret de 1912, art. 5, 7 et 8).

9^o. Un *inventaire des agrès et du mobilier* du navire (circulaires des douanes du 18 mars 1825 et du 25 mai 1844) ; c'est une pièce comptable dressée, au départ du navire, par les employés des douanes. Elle a pour but de préparer le règlement des droits de douane, lors du retour du navire. — En sont dispensées les petites embarcations, telles que les bateaux de pêche non pontés.

10^o. Une série de documents techniques qui constituent pour le capitaine une sorte de bibliothèque nautique : un exemplaire du décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 ; un exemplaire des règles établies

pour prévenir les abordages ; un questionnaire sur les signaux de brume, sur les feux que doivent porter les navires, et sur les règles de marche des navires ; un exemplaire de l'instruction sur les actes de l'état civil ; deux exemplaires des instructions pour l'établissement d'un va-et-vient entre un navire naufragé et la terre ; une instruction médicale approuvée par le Ministre de la marine ; un exemplaire de la loi de 1907 sur la sécurité de la navigation, et des décrets complémentaires ; les éphémérides, ou connaissance des temps ; un annuaire des marées, et le livre des phares et canaux (décisions ministérielles, et décret du 21 septembre 1908).

192. — V. — Si le capitaine croit devoir emporter des armes de guerre, il doit s'y faire autoriser par l'administrateur de l'Inscription maritime du port d'armement, qui mentionne sur le rôle d'équipage les munitions embarquées (ordonnance du 12 juillet 1847, art. 10-12).

§ 2. — FONCTIONS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE

193. — Au cours du voyage, le capitaine est investi par la loi de fonctions ayant un caractère public, et qui ont pour but de suppléer à l'absence de tout représentant du gouvernement sur cette portion flottante du territoire national qu'est le navire.

Le capitaine joue le rôle d'*officier de police* pour infliger aux gens de l'équipage, et même aux passagers, des peines disciplinaires à raison de certaines contraventions qui sont qualifiées par la loi maritime de fautes de discipline (décret du 24 mars 1852).

Il joue le rôle de *juge d'instruction* pour constater les crimes et délits commis à bord, pour en rechercher et en arrêter les auteurs (décret du 24 mars 1852).

Il joue le rôle d'*officier de l'état civil* pour constater les naissances ou les décès survenus en mer (Code civil, art. 59-61 et 86-87).

Il joue le rôle de *notaire* pour recevoir les testaments faits pendant un voyage en mer par des gens de l'équipage ou par des passagers (Code civil, art. 988-994), pour dresser inventaire des effets appartenant aux marins ou passagers morts pendant le voyage, et pour dresser en mer des actes de procuration, de consentement ou d'autorisation (loi du 8 juin 1893, art. 2).

Il suffit de signaler ici ces fonctions du capitaine, dont l'étude est étrangère au Droit maritime privé.

En même temps le capitaine a, pendant le voyage, des fonctions d'ordre privé qui tendent au bon accomplissement de l'expédition entreprise, et qui comportent des obligations et des pouvoirs multiples.

194. — I. — Le capitaine doit conduire le navire à destination *en droiture*, c'est-à-dire en suivant autant que possible la route la plus directe, et sans perdre de temps. Il ne peut, sans y avoir été autorisé par l'armateur, ou à moins d'y être contraint par une force majeure, ni *dérouter*, ni *relâcher* en route.

195. — Sans cela il pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers l'armateur et les autres intéressés ; et même, en cas de déroutement volontaire et frauduleux, il serait passible des travaux forcés à temps (décret du 24 mars 1852, art. 91).

196. — II. — Le capitaine doit, en principe, se tenir à bord de son navire pendant tout le voyage.

Il est vrai que le Code de commerce ne lui impose formellement cette obligation qu'à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières (art. 227). Mais cela tient à ce que c'est surtout en ces circonstances qu'il importait de rappeler ce devoir au capitaine, parce

que le voisinage de la terre augmente les chances d'accident et aussi la tentation de s'absenter du bord ; quand le navire est en pleine mer, il n'était pas besoin de dire que le capitaine doit rester à son poste, tellement c'est évident.

C'est seulement lorsque le navire est en lieu de sûreté, sur une rade ou dans un port, que le capitaine peut le quitter ; encore est-il que, comme le disait l'Ordonnance de 1681 « le capitaine ne peut quitter le navire qu'après avoir pris les précautions nécessaires « pour que toutes les manœuvres utiles soient faites « en son absence ».

197. — Le capitaine qui quitterait son bord à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'une rivière, serait passible d'une amende de 25 à 300 francs (décret du 24 mars 1852, art. 83). De plus l'absence du capitaine engagerait gravement sa responsabilité en cas d'accident (art. 228 C. de com.).

198. — **III.** — Le capitaine ne doit abandonner son navire qu'à la dernière extrémité, et seulement sur l'avis conforme des officiers et principaux de l'équipage (art. 241, alin. 1, C. de com.).

Et même l'avis de l'équipage favorable à l'abandon ne couvre pas nécessairement la responsabilité du capitaine ; il fait seulement présumer, jusqu'à preuve du contraire, que l'abandon du navire était justifié, tandis que l'absence d'avis de l'équipage ferait présumer, jusqu'à preuve contraire, que l'abandon n'était pas justifié.

Quand le capitaine est réduit à abandonner son navire, il doit rester le dernier à bord, et on sait que les capitaines se font un point d'honneur d'agir ainsi au péril de leur vie. — En outre il faut qu'il cherche à sauver au moins les objets les plus précieux parmi ceux qu'il est possible d'emporter, notamment l'argent

(art. 241 C. de com.), les livres et papiers du navire, et aussi les dépêches postales dont il aurait été chargé.

198 bis. — Si le capitaine était contraint par la nécessité à abandonner simplement des ancrès et des câbles, il devrait autant que possible y attacher des orins et des bouées qui les signaleraient et permettraient de les retrouver (décret du 12 décembre 1806, art. 39).

199. — Le capitaine qui aurait abandonné sans nécessité son navire ou ses ancrès, ou qui n'aurait pas sauvé ce qui pouvait l'être, serait passible de dommages-intérêts envers les intéressés. En outre il encourrait un emprisonnement d'un mois à un an et une interdiction de commander d'un an à cinq ans (décret du 24 mars 1852, art. 80 modifié par la loi du 15 avril 1898).

200. — IV. — Le capitaine doit, à l'entrée et à la sortie des ports, prendre un pilote (décret du 12 décembre 1806, art. 34).

Les *pilotes*, appelés aussi *locmans* ou *lamaneurs*, sont des marins expérimentés qui sont spécialement chargés de diriger les navires dans un parcours déterminé ; ils sont institués par l'administration maritime à la suite d'un concours portant sur des matières pratiques ; ils jouissent d'un monopole, et leurs salaires, ou *droits de pilotage*, qui sont tarifés par des décrets, doivent leurs être payés par les capitaines, alors même que ceux-ci ne prendraient pas de pilote (décret de 1806, art. 2-5 et 34).

Toutefois sont affranchis du pilotage les navires à voiles ne jaugeant pas plus de 100 tonneaux et les vapeurs ne jaugeant pas plus de 150 tonneaux, lorsqu'ils font habituellement le cabotage de port en port (lois du 29 janvier 1881, art. 1, et du 12 mai 1905).

201. — En dehors de ces cas exceptionnels, le capitaine qui ne prendrait pas de pilote, non seulement

devrait quand même payer les droits de pilotage, mais en outre serait responsable des accidents survenus au navire à l'entrée ou à la sortie d'un port, à moins de prouver que ces accidents proviennent d'un cas de force majeure (décret de 1806, art. 34).

202 — Lorsque le capitaine a pris un pilote, il doit d'abord lui faire connaître le tirant d'eau, la marche et les qualités ou défauts de son navire (décret de 1806, art. 32), puis lui assurer la coopération de l'équipage et faire exécuter ses indications.

Mais le capitaine n'est pas, comme on dit quelquefois, *démonté* par le pilote, auquel il abandonnerait le commandement ; loin de s'en remettre complètement au pilote pour la direction du navire, le capitaine doit conserver le commandement suprême du navire et surveiller le pilote lui-même ; car il est investi d'une mission de confiance dont il ne peut pas être dépossédé par un homme qui n'a que des titres très inférieurs aux siens. — L'idée contraire, qui a cours en Angleterre et en Allemagne, y perd du terrain de jour en jour, et finira par être abandonnée partout. Cependant si, en droit, le commandement continue toujours d'appartenir au capitaine, en fait il passe au pilote, quand celui-ci remplace le capitaine sur la passerelle du navire.

203. — **V.** — En cours de route, le capitaine doit continuer l'œuvre des commissions de visite et des inspecteurs de la navigation, en assurant l'entretien et le bon fonctionnement du matériel de sauvetage et des instruments nautiques, en surveillant l'hygiène du bord et l'alimentation de l'équipage, en faisant soigner les malades, etc. (Instruction ministérielle du 17 mai 1909).

204. — **VI.** — Le capitaine a à la fois le droit et le devoir d'entretenir le navire en bon état, en le ravitaillant et en le faisant radoubler en cas de besoin. —

de maintenir l'effectif de l'équipage en comblant les vides qui se seraient produits dans ses rangs, — et de continuer l'emploi utile du navire en remplaçant, si possible, les affrétements qui auraient pris fin en route (art. 232 C. de com.).

205. — Le tout est de savoir avec quelles ressources le capitaine fera face aux dépenses entraînées par ces mesures.

D'abord, bien entendu, avec les capitaux que l'armateur lui a remis. Mais il arrive souvent que les capitaux confiés par l'armateur au capitaine deviennent insuffisants ; il faut alors que le capitaine se procure des ressources afin de continuer, coûte que coûte, l'expédition.

Dans ce but, les lois maritimes de tous les temps et de tous les pays ont conféré au capitaine des pouvoirs extrêmement larges. Aux termes des art. 234, alin. 1, et 249 du Code de commerce, le capitaine peut, pendant le voyage, « emprunter sur le corps et quille du vaisseau, « mettre en gage ou vendre des marchandises, jusqu'à « concurrence de la somme que les besoins constatés « exigent...», contraindre ceux qui auraient des vivres « en particulier de les mettre en commun ».

206. — Dans les art. 234 et 249, le Code ne prévoit formellement que deux besoins pour lesquels le capitaine serait autorisé à se créer ainsi des ressources : « la nécessité de radoub ou d'achat de victuailles ». Mais dans l'art. 298, où il revient sur la question à un autre point de vue, le Code ajoute : « et autres nécessités « pressantes du navire » ; par exemple, achat de combustible, location d'un autre navire pour remplacer le navire devenu innavigable, etc.

Dans tous les cas, ce n'est que jusqu'à concurrence des besoins urgents de l'expédition que le capitaine peut se procurer ainsi des ressources.

207. — Quant aux procédés que le capitaine peut employer, le Code en indique positivement quatre : réquisition des vivres appartenant en particulier à des marins ou passagers, emprunt à la grosse sur le navire, emprunt sur gage d'une partie de la cargaison, vente d'une partie de la cargaison. — Le capitaine pourrait certainement recourir, pour se procurer l'argent nécessaire, à d'autres moyens, pourvu qu'ils fussent analogues : par exemple, réquisitionner des vêtements ou des médicaments, emprunter à la grosse sur la cargaison, faire un emprunt ordinaire au nom de l'armateur, faire traite sur l'armateur...

Au contraire, le capitaine ne pourrait pas employer des moyens qui s'éloigneraient sensiblement de ceux visés par la loi, surtout s'ils étaient plus graves. Ainsi le capitaine ne pourrait pas vendre ou donner en gage des agrès et apparaux, à moins qu'ils ne fussent hors de service, ni vendre des vivres, parce que ce sont des objets indispensables à l'expédition ; il ne pourrait pas, sans mandat spécial, vendre la cargaison en entier, ni vendre le navire, à moins que le navire ne fût hors de service (art. 237 C. de com.), parce qu'alors l'expédition ne pourrait être continuée que dans des conditions déplorables pour l'armateur ; le capitaine ne peut même pas, sans mandat spécial, hypothéquer le navire (loi du 10 juillet 1885, art. 3).

Il faut remarquer aussi que le capitaine ne pourrait pas, dans un port d'échelle, vendre ou engager les vivres ou les marchandises qu'il viendrait de charger, et cela sous prétexte de se créer des ressources pour continuer le voyage avec sa cargaison originaire. En effet, par rapport à ces objets, le capitaine n'est pas en cours de voyage ; sans cela d'ailleurs les chargements en route deviendraient pour les capitaines un moyen d'abuser de la confiance des chargeurs, et de battre monnaie à leurs dépens.

208. — A la différence de certaines législations étrangères, la loi française n'impose au capitaine aucun ordre de préférence entre les moyens mis à sa disposition pour se procurer des ressources en voyage. Sans doute il est naturel que le capitaine emploie d'abord ceux qui portent sur le navire de son mandant l'armateur, avant de recourir à ceux qui portent sur les marchandises des tiers chargeurs ; mais le capitaine reste et doit rester maître d'agir pour le mieux des intérêts de tous, en choisissant le procédé qui, selon les circonstances, lui paraîtra le plus avantageux.

209. — Toutefois le capitaine n'est pas aussi sûr de pouvoir recourir à la vente ou à la mise en gage des marchandises des chargeurs qu'aux autres moyens d'avoir des ressources. En effet, bien que la loi assure en pareil cas aux chargeurs une indemnité aussi complète que poesible (1), on conçoit que les chargeurs puissent préférer conserver leurs marchandises intactes, en renonçant à leur faire continuer le voyage. Aussi ont-ils le droit d'empêcher la vente ou la mise en gage de leurs marchandises en ordonnant au capitaine de les débarquer, lorsqu'il leur est possible de correspondre avec lui (art. 234 C. de com., alin. 3 ajouté par la loi du 14 juin 1841).

210. — L'étendue même des pouvoirs dont le capitaine est investi pendant le voyage en cas de pénurie, pouvait faire craindre qu'il n'abusât de ces pouvoirs en s'en servant en dehors d'une véritable nécessité. Aussi de tout temps a-t-on soumis l'exercice de ces pouvoirs à des mesures de contrôle.

Ce contrôle varie, du reste, selon les circonstances.

Si le besoin de se procurer des ressources pour continuer le voyage se produisait en un lieu où se trouverait,

(1) V. *infra* n° 244 bis.

même accidentellement, l'armateur ou un représentant de l'armateur, le capitaine devrait se munir d'une autorisation de celui-ci, comme s'il s'agissait d'actes antérieurs au départ du navire (art. 232 C. de com. qui ne distingue pas entre les mesures prises avant et celles prises pendant le voyage).

Hors du lieu de résidence de l'armateur et de ses représentants, le capitaine doit constater la nécessité des dépenses ou des réquisitions qu'il veut faire, par un procès-verbal signé par les principaux de l'équipage (art. 234 et 249 C. de com.). Cela suffit, vu l'urgence, pour les réquisitions de vivres ou autres objets de première nécessité qui se trouvent sur le navire. — Mais quand il s'agit d'actes tendant à se procurer de l'argent, le capitaine doit en outre se faire autoriser par la justice, c'est-à-dire par le tribunal de commerce, ou à défaut de tribunal, par le juge de paix, et à l'étranger par le consul ou vice-consul de France, ou à défaut d'agent consulaire, par le magistrat du lieu (art. 234, alin. 2, C. de com.).

211. — L'accomplissement des formalités légales donne aux actes du capitaine une valeur particulière : les tiers grâce auxquels, ou aux dépens desquels le capitaine se sera procuré des ressources, auront incontestablement une action en indemnité ou en remboursement contre l'armateur.

Cela n'enlève cependant pas à l'armateur le droit de discuter ultérieurement le bien fondé des mesures prises par le capitaine ; car l'autorisation que le capitaine a obtenue du tribunal ou du consul, ayant été donnée en arrière de l'armateur, n'a pas pour lui autorité de chose jugée. Seulement comme la régularité des actes en fait présumer la nécessité, il faudrait que l'armateur démontre que le capitaine, tout en agissant

régulièrement en la forme, a agi indûment au fond. — Et si l'armateur réussissait à faire cette preuve, le capitaine pourrait être condamné à lui payer des dommages-intérêts (art 236 C. de com.) ; de plus, s'il était convaincu d'intention frauduleuse, il serait passible de la réclusion (décret du 24 mars 1852, art. 92).

Mais l'incrimination du capitaine par l'armateur ne priverait pas les tiers aux dépens desquels le capitaine se serait procuré des ressources, de leur action en remboursement contre l'armateur ; car, s'agissant d'actes que la loi autorisait le capitaine à faire, il n'y a pas eu excès de pouvoir, mais seulement abus de pouvoir de la part du capitaine qui aurait fait ces actes sans nécessité, et les tiers ne peuvent pas avoir à souffrir de cet abus. Il n'en serait autrement que dans le cas exceptionnel où un tiers se serait rendu complice du fait du capitaine en lui prêtant de l'argent pour des besoins supposés et qu'il savait tels.

211 bis. — Au contraire l'inaccomplissement par le capitaine des formalités légales, en faisant présumer que le capitaine a agi sans nécessité, engagerait *ipso facto* sa responsabilité, et le rendrait passible de dommages-intérêts envers l'armateur, peut-être même de la réclusion ; sauf à lui à se justifier en prouvant qu'en réalité les mesures qu'il a prises étaient utiles.

Mais ici encore les tiers n'en auraient pas moins action en remboursement contre l'armateur, exception faite pour ceux qui auraient prêté au capitaine de l'argent qu'ils savaient inutile à la continuation de l'expédition ; la raison en est toujours que le capitaine a, non pas excédé ses pouvoirs, mais seulement abusé de ses pouvoirs en faisant, dans des conditions irrégulières, des actes que la loi l'autorisait à faire : ni les besoins du commerce, ni les principes du droit ne per-

mettent que les tiers de bonne foi soient victimes de ce fait.

212. — Seulement tout cela n'est vrai que des actes qui rentrent dans les pouvoirs du capitaine. S'il s'agissait, au contraire, d'actes excédant ces pouvoirs, comme la vente d'agrès ou d'apparaux, l'hypothèque du navire ou la vente du navire, l'armateur pourrait méconnaître ces actes en invoquant la nullité. Le Code de commerce le dit positivement pour la vente du navire (art. 237).

213. — VII. — Le capitaine a le droit et le devoir de vendre en route les objets que leur mauvais état matériel rendrait inutilisables, même ceux dont il ne devrait pas disposer en temps ordinaire pour se procurer l'argent nécessaire à la continuation du voyage. Tels seraient des agrès hors de service, des avitaillements devenus impropre à la consommation, ou même le navire qui serait devenu innavigable (art. 237 C. de com.). C'est en effet le seul moyen de sauver pour l'armateur une partie de la valeur des objets avariés.

214. — En ce qui concerne spécialement le navire, il est innavigable, au sens propre du mot, lorsqu'il est tellement avarié qu'il est absolument hors de service et ne peut plus être réparé. — Mais tout en pouvant à la rigueur être réparé matériellement, un navire peut être hors d'état de l'être raisonnablement, soit parce qu'il faudrait faire pour cela presque autant de frais que pour en avoir un neuf, soit parce que des circonstances extrinsèques, telles que le manque de matériaux ou d'ouvriers sur place, ou même seulement le manque d'argent, empêcheraient le capitaine de faire procéder aux réparations dans des conditions acceptables ; le navire est alors innavigable en un certain sens du mot ; et c'est ce qu'on exprime en disant qu'il peut y avoir *innavigabilité absolue* ou *innavigabilité relative*.

Dans les deux cas, le capitaine est autorisé à vendre le navire.

215. — Régulièrement l'innavigabilité doit être constatée par un procès-verbal d'experts, et déclarée par le juge du lieu, c'est-à-dire par le tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et à l'étranger par le consul ou vice-consul de France (art. 237 C. de com. ; ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32, et décret du 22 septembre 1854, art. 2). Quand il en est ainsi, on dit que le navire est *condamné*.

Malgré cette expression, la déclaration d'innavigabilité, n'étant pas contradictoire, n'a pas force de chose jugée. Par suite elle ne couvre pas nécessairement la responsabilité du capitaine envers l'armateur ; s'il était prouvé que le capitaine l'a obtenue par fraude, en trompant le tribunal ou le consul, il serait possible de dommages-intérêts envers le propriétaire du navire, et en outre de la réclusion (décret du 24 mars 1852, art. 92).

Mais la déclaration d'innavigabilité donne pleine sécurité à l'acheteur du navire : ayant traité sur la foi d'une décision judiciaire, il devient propriétaire irrévocabile du navire, alors même que l'innavigabilité aurait été déclarée mal à propos. — Il n'en serait autrement que s'il était prouvé que l'acheteur a agi de mauvaise foi.

Il n'est pas toujours possible au capitaine de faire régulièrement condamner le navire, car il peut se trouver loin de toute autorité. Cela n'empêcherait pas la vente du navire d'être valable, si, en fait, le navire était innavigable ; seulement ce serait alors au capitaine ou à l'acheteur d'établir l'innavigabilité.

216. — VIII. — Le capitaine peut, pendant l'expédition, ester en justice, tant en demandant qu'en défendant, dans toutes les contestations relatives à

l'expédition ; tous les actes de procédure se font entre le capitaine et les tiers en arrière de l'armateur. On dit alors que le capitaine agit ou est actionné *ès qualité*.

Il y a là une dérogation très notable à la règle « nul « en France ne plaide par procureur », et bien qu'elle ne soit consacrée par aucun texte, elle n'a jamais été mise en doute, parce qu'elle résulte de nécessités pratiques impérieuses.

Mais le capitaine n'a pas le pouvoir de transiger pour l'armateur, car la transaction requiert un mandat spécial.

217. — IX. — Le capitaine doit, autant que les circonstances le lui permettent, tenir l'armateur au courant des incidents du voyage, et au besoin lui demander des instructions.

Sans formuler directement cette règle, comme le font certains Codes étrangers, notre Code de commerce la consacre implicitement en l'appliquant au cas, assez rare aujourd'hui, où le capitaine, étant arrivé dans un port étranger ou des colonies, et n'y trouvant pas de fret, c'est-à-dire de cargaison de retour, aurait acheté des marchandises exotiques pour le compte de l'armateur, afin d'éviter de revenir sur lest (art. 235).

Un cas beaucoup plus intéressant où le capitaine devrait, s'il en avait la possibilité, en référer à l'armateur, c'est celui où il serait réduit à vendre le navire pour cause d'innavigabilité.

Cette obligation du capitaine prend de jour en jour plus d'importance grâce à la facilité croissante des communications.

218. — X. — Le capitaine doit tenir certaines écritures pendant le voyage.

Avant tout un *livre de bord*, sorte de journal de l'administration du capitaine, qui doit être coté et paraphé par un juge commercial ou par le maire ou

un adjoint (art. 224 C. de com.), et dont la tenue est sanctionnée par une amende de 50 à 300 francs (décret du 24 mars 1852, art. 83).

Un *livre de punition*, coté et paraphé par l'administrateur de l'Inscription maritime du port d'armement, et où sont mentionnées les peines disciplinaires infligées par le capitaine pendant le voyage (décret du 24 mars 1852, art. 23).

Un *registre du travail*, coté et paraphé par l'administrateur de l'Inscription maritime, et où sont indiquées les heures de travail supplémentaires et les allocations spéciales y afférentes (décret du 24 février 1920, art. 21).

Sur les navires à passagers, un *registre de réclamations*, coté et paraphé par l'administrateur de l'Inscription maritime, et destiné à recevoir les plaintes et observations des passagers (décret du 21 septembre 1908, art. 28).

Sur les navires à vapeur, un *journal de la machine*, coté et paraphé par l'administrateur de l'Inscription maritime, qui est tenu par le chef mécanicien, mais doit être visé chaque jour par le capitaine (décret du 21 septembre 1908, art. 63).

Les capitaines ont aussi l'habitude, quoique n'en ayant pas l'obligation, de tenir un *journal de route*, ou *journal nautique*, appelé aussi *livre de loch* (du nom d'un instrument qui sert à mesurer la vitesse des navires), sur lequel ils consignent les détails et les circonstances de la navigation au point de vue technique.

219. — XI. — Le capitaine doit, chaque fois qu'il entre dans un port, se prêter à l'accomplissement des mesures sanitaires : la *reconnaissance*, c'est-à-dire l'examen et le visa de la patente de santé, et l'*interrogatoire sanitaire*, sous la foi du serment, du capitaine et de l'équipage ; l'*arraisonnement*, c'est-à-dire, en cas de suspicion, une inspection médicale du navire et de

l'équipage ; puis, si cet examen a révélé des causes d'inquiétude, ou si la patente de santé est brute, la désinfection des objets suspects, la *dératisation* du navire, et, au besoin, une *quarantaine*, c'est-à-dire un isolement plus ou moins prolongé du navire et de son personnel (décret du 4 janvier 1896, art. 9 et 48-64, et décrets du 21 septembre 1903 et du 4 mai 1906). Si, au contraire, l'examen n'a rien révélé d'inquiétant et que la patente de santé soit *nette*, le navire est admis à la *libre pratique*, c'est-à-dire à communiquer librement avec la terre (décret de 1896, art. 54).

Les bateaux pilotes, les bateaux de petite pêche, et ceux qui s'écartent peu du rivage, sont dispensés de cette règle (décret de 1896, art. 48 et 51).

220. — XII. — Toutes les fois que le navire entre dans un port, soit en escale, soit en relâche, soit à destination, le capitaine doit remplir des formalités d'ordre administratif.

Si c'est un port français, le capitaine doit faire une *déclaration d'entrée* au bureau du port (loi du 27 vendémiaire an II, art. 38).

Il doit dresser un *manifeste d'entrée*, c'est-à-dire une nomenclature complète de la cargaison, dès qu'il est arrivé à quatre lieues des côtes françaises ; puis déposer ce manifeste à la douane dans les vingt-quatre heures après son entrée dans le port, en faisant une *déclaration en gros* (déclaration sommaire) de son chargement, et en présentant à l'appui ses acquis à caution, ses connaissances et l'inventaire du mobilier du navire (loi du 6 août 1791, titre 2, art. 4 et 5, et loi du 27 vendémiaire an II, art. 38).

A quelque pays que le port appartienne, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, déposer et faire viser son rôle d'équipage au bureau de l'Inscription maritime ou à la chancellerie du consulat

de France, selon qu'il entre dans un port français ou dans un port étranger (loi du 27 vendémiaire an II, art. 28 ; ordonnance du 29 octobre 1833, art. 12).

Le tout sous peine d'amende (lois du 6 août 1791 et du 27 vendémiaire an II, et décret du 24 mars 1852, art. 83).

221. — XIII. — Lorsque le navire fait relâche dans un port ou arrive à son port de destination, il ne suffit pas au capitaine de déposer ses pièces à la marine et à la douane ; il doit aussi, dans le même délai de vingt-quatre heures, faire un *rapport de mer* à l'autorité judiciaire ou consulaire, c'est-à-dire, en France, au président du tribunal de commerce, ou, à défaut de tribunal de commerce, au juge de paix, et à l'étranger, au consul ou vice-consul de France, ou, à son défaut, à l'autorité locale (art. 243-245 C. de com.).

Ce rapport est destiné à éclairer la justice sur la nature et les causes des accidents qui ont pu survenir pendant la navigation, et à préparer ainsi le règlement des responsabilités. — Aussi est-il plus ou moins détaillé selon les cas.

En relâche, c'est simplement la déclaration des causes de la relâche (art. 245 C. de com.). Et même si le navire faisait simplement escale, le capitaine n'aurait, malgré l'opinion contraire d'auteurs éminents, aucune déclaration à faire, d'autant moins qu'il n'aurait rien à déclarer.

A destination, c'est un véritable rapport, consistant en un récit détaillé de la navigation et de toutes les circonstances remarquables du voyage (art. 242, alin. 2, C. de com. ; ordonnance du 29 octobre 1833, art. 10 ; décret du 1^{er} février 1893, art. 30). Et à l'appui de son rapport le capitaine doit présenter son livre de bord et faire viser ce journal (art. 242, alin. 1, C. de com.).

La déclaration ou le rapport restent déposés au greffe du tribunal de commerce ou à la chancellerie du consulat (art. 243 et 244 C. de com.).

222. — Le défaut de déclaration de relâche ou de rapport de mer engagerait la responsabilité du capitaine, en faisant présumer, jusqu'à preuve contraire, que la relâche ou les accidents survenus sont dûs à une faute du capitaine. — Par suite, quand une traversée s'est faite sans incidents, le capitaine peut se dispenser de faire un rapport de mer.

Il est vrai que la loi pose en principe que « le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant « d'avoir fait son rapport » (art. 248 C. de com.), sous peine de réclusion (décret du 24 mars 1852, art. 92) ; mais elle excepte elle-même le cas de « péril imminent », auquel on assimile avec raison le cas d'urgence ; et comme le déchargement est presque toujours urgent, cette disposition est devenue à peu près lettre morte.

223. — Quand il s'agit d'un rapport de mer proprement dit, l'autorité qui le reçoit doit, autant que les circonstances le permettent, contrôler les dires du capitaine en interrogeant les gens de l'équipage et les passagers (art. 247, alin. 1 C. de com.).

Cette vérification donne au rapport une valeur beaucoup plus grande. — Sans doute, même non vérifié, le rapport de mer fait toujours preuve contre le capitaine, parce que, en tant qu'il relate des faits à sa charge, il constitue de sa part un aveu ; mais il ne fait pas preuve en faveur du capitaine, à moins que le défaut de vérification ne provienne d'un cas de force majeure, parce qu'il n'est pas admissible que le capitaine se crée un titre à lui-même (art. 247, alin. 2). — Au contraire le rapport vérifié fait foi des faits qu'il relate, soit contre, soit pour le capitaine, qui est ainsi intéressé à faire procéder à la vérification.

Mais dans tous les cas, le rapport de mer n'est nullement exclusif d'autres preuves qui seraient invoquées par ou contre le capitaine (art. 247).

224. — XIV. — Une prohibition spéciale s'imposerait au capitaine dans le cas, assez rare aujourd'hui, où il aurait été engagé à *profit commun sur le chargement*, c'est-à-dire si la rémunération du capitaine consistait en une part du profit que rapporterait la vente d'une cargaison appartenant à l'armateur lui-même ; alors le capitaine « ne peut faire aucun trafic ou commerce « pour son compte particulier, s'il n'y a convention « contraire » (art. 239 C. de com.).

Cette prohibition spéciale au capitaine naviguant à profit commun, a une étendue beaucoup plus grande que la prohibition générale adressée à tous les gens de l'équipage de charger sans permission des marchandises dans le navire pour leur compte particulier (art. 251) ; car elle porte même sur des marchandises étrangères à la cargaison, qui seraient arrivées par n'importe quelle voie dans le lieu de destination du navire.

Il y a là une application aux affaires maritimes d'une règle du contrat de société, celle de l'art. 1847 du Code civil : le capitaine naviguant à profit commun sur la cargaison est l'associé de l'armateur pour la vente de la cargaison ; il ne doit pas se laisser détourner des soins à donner à la cargaison, en s'occupant de la vente d'autres marchandises dans le port où il a mission de vendre la cargaison.

225. — Si le capitaine contrevenait à cette prohibition, il serait possible de dommages-intérêts envers l'armateur (art. 1847 C. civil). En outre, il encourrait la confiscation de ses marchandises au profit des autres intéressés (art. 240 C. de com.).

Seulement il faut remarquer que, d'après le texte de la loi, la confiscation n'a pas la même étendue que

la prohibition à laquelle elle sert de sanction, car elle ne porte que sur les marchandises embarquées par le capitaine sur son navire.

§ 3. — FONCTIONS DU CAPITAINE A LA FIN DU VOYAGE

226. — I. — Toutes les fois que le voyage se termine dans un port, le capitaine est tenu des mêmes obligations que s'il entrait, pendant le voyage, dans un port de relâche.

En principe, il doit prendre un pilote, — présider en personne aux manœuvres d'entrée, — se conformer aux règles de la police sanitaire, — faire une déclaration d'entrée au bureau du port ; — puis, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, il doit déposer un manifeste d'entrée à la recette des douanes en faisant une déclaration en gros de son chargement, déposer son rôle d'équipage au bureau de l'Inscription maritime ou à la chancellerie du consulat de France, et l'acte de francisation avec le congé de son navire à la recette des douanes ou à la chancellerie du consulat ; enfin le capitaine doit, dans le même délai de vingt-quatre heures, faire un rapport de mer à l'autorité judiciaire ou consulaire (art. 242-245 C. de com.).

227. — Si le voyage se terminait par un sinistre en mer, il ne pourrait plus être question du dépôt régulier des pièces du bord entre les mains des autorités administratives ; mais le capitaine serait obligé plus que jamais de « faire un rapport de mer devant l'autorité locale, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition » (art. 246 C. de com., et art. 55, ordonnance du 29 octobre 1833).

228. — II. — A la fin du voyage, le capitaine doit placer le navire en lieu de sûreté, faire débarquer les objets qui seraient plus en sécurité à terre, etc.

229. — III. — Enfin le capitaine doit rendre ses comptes à l'armateur.

CHAPITRE III

Responsabilités résultant des actes des gens d'équipage

230. — Les membres de l'équipage sont responsables envers l'armateur de la manière dont ils ont rempli leurs fonctions ; d'autre part, ils sont, dans certains cas, obligés par leurs actes envers les tiers avec lesquels leur service les a mis en contact ; enfin, par leurs actes professionnels ils obligent envers les tiers leur armateur, et aussi le propriétaire du navire quand même celui-ci ne serait pas armateur du navire.

D'où toute une série de responsabilités qui ont leur base dans les principes du droit commun, mais qui prennent ici une physionomie toute spéciale.

SECTION I^{re}

Responsabilité des gens d'équipage

231. — I. — *Responsabilité envers l'armateur.* — Les gens de l'équipage, capitaine, marins, agents du service général, sont responsables envers l'armateur des fautes commises par eux dans leur service (art. 1992 C. civil) ; et comme ils sont salariés, ils sont responsables même de leurs fautes légères, ainsi que le Code de commerce le dit expressément du capitaine (art. 221).

Les fautes du capitaine, — et par extension celles des autres gens de mer — sont connues dans le langage maritime sous le nom de *baraterie*. Dérivée du vieux mot français *barat*, qui signifiait tromperie, cette expression a été étendue peu à peu, chez nous, aux fautes non intentionnelles des marins, pourvu qu'elles aient une certaine gravité, tandis qu'en Angleterre elle a conservé une signification plus étroite.

232. — La responsabilité du capitaine est beaucoup plus grande que celle des autres membres de l'équipage en ce qu'elle porte, non seulement sur des faits matériels, mais aussi sur des actes juridiques (art. 236 C. de com.), le capitaine étant mandataire en même temps que préposé de l'armateur.

Elle l'est encore en ce sens que le capitaine, en sa qualité de chef, peut se trouver responsable de fautes commises par d'autres que lui. — Non pas qu'il faille admettre, comme on l'a quelquefois soutenu, qu'il est responsable de *plano* des fautes commises par les matelots dans leur service. Car il n'est pas vrai que les matelots et agents du service général soient les préposés du capitaine ; ils sont directement les préposés de l'armateur, pour le compte duquel ils ont été recrutés ; par conséquent le capitaine n'est pas plus responsable de leurs faits en vertu de l'art. 1384 du Code civil, qu'il ne l'est des fautes du pilote ou des fautes des passagers. — Mais le capitaine deviendrait responsable des fautes des gens d'équipage, de celles aussi du pilote, et même de celles des passagers, si ces fautes avaient été favorisées par l'inertie ou la faiblesse du capitaine, parce qu'alors elles seraient la conséquence d'une faute personnelle du capitaine.

233. — Bien loin que la responsabilité du capitaine soit engagée de *plano* par les faits du pilote, on pourrait se demander si elle n'est pas supprimée, en ce qui con-

cerne la manœuvre du navire, par la présence d'un pilote à bord. Non, en principe, dans notre conception française du rôle du pilote (1) ; en effet, le capitaine conservant le commandement du navire malgré la présence du pilote, et devant surveiller le pilote lui-même, il reste responsable de la manœuvre du navire.

Cependant le capitaine pourrait se justifier en prouvant que l'accident survenu est dû à une faute du pilote qu'il n'a pu empêcher.

Il en serait de même au cas où le capitaine aurait pris un remorqueur.

234. — II. — Responsabilité envers les tiers. — Gens d'équipage et capitaines sont personnellement responsables envers les tiers des fautes dommageables qu'ils auraient commises dans leur service, par exemple d'une fausse manœuvre ayant amené un abordage ; ils en sont responsables conformément au droit commun (art. 1382-1383 C. civil).

Le capitaine pourrait même être rendu responsable par les tiers des fautes des gens de l'équipage, s'il était prouvé qu'il a commis lui-même une faute qui a rendu possible celle des matelots. Mais en dehors de cette hypothèse, il ne faut pas considérer le capitaine comme responsable envers les tiers, pas plus qu'envers l'armateur, des fautes des matelots, parce que ceux-ci, tout en étant les subordonnés du capitaine, ne sont pas ses préposés au sens juridique du mot.

Sans doute, les tiers victimes de la faute des gens d'équipage pourraient exercer leur action en responsabilité contre le capitaine ; mais alors ils l'actionneraient *ès-qualité*, c'est-à-dire comme représentant de l'armateur (2).

(1) V. *supra*, n° 202.

(2) V. *supra*, n° 216.

235. — En Droit romain et au Moyen-Age, ce n'était pas seulement par ses fautes que le capitaine était personnellement obligé envers les tiers, mais aussi par les contrats que ses fonctions l'amenaient à conclure (Digeste, L. XIV, t. I, fragment 1, § 17). Cela tenait à ce qu'alors le mandataire était considéré comme s'obligant lui-même en agissant pour le mandant.

Par la raison inverse, aujourd'hui comme déjà sous l'Ordonnance de 1681, les contrats faits par le capitaine pour les besoins du navire et de l'expédition ne l'obligent pas lui-même envers les tiers, à moins que cela n'ait été stipulé dans le contrat. — Seulement ici encore le capitaine peut être actionné par les tiers *ès-qualityé*; mais alors les condamnations obtenues contre lui passerait par dessus sa tête, et ne pourraient être exécutées, que contre l'armateur directement.

236. — III. — *Etendue de la responsabilité des gens d'équipage.* — Conformément au droit commun, les gens d'équipage doivent, soit à l'armateur, soit aux tiers, des dommages-intérêts représentant le préjudice causé par leurs fautes, et ils sont tenus de ces dommages-intérêts sur tous leurs biens sans limitation.

Du reste cette responsabilité est surtout théorique; en fait, elle n'est presque jamais mise en jeu, parce qu'elle ne produirait le plus souvent que des résultats insuffisants.

SECTION II

Responsabilité de l'armateur et du propriétaire du navire

237. — I. — De tout temps, l'armateur (au sens large du mot, et sauf à préciser) a été considéré comme obligé envers les tiers par tous les actes faits par les gens d'équipage dans leur service, et notamment par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions.

Cela allait de soi pour les fautes des capitaines et gens d'équipage, car ils sont les employés et préposés de l'armateur, et celui-ci est responsable de leurs faits dommageables, conformément au principe posé par l'art. 1384 du Code civil. — A ce titre, l'armateur se trouve responsable aussi envers les tiers des fautes du pilote ou du remorqueur que son capitaine aurait pris ; et même il pourrait être rendu responsable exceptionnellement des fautes des passagers, dans le cas et dans la mesure où le capitaine aurait pu et dû les empêcher en usant de ses pouvoirs disciplinaires.

En revanche on évite, en pratique, de rendre l'armateur responsable des fautes professionnelles du médecin du navire, à raison de la nature très particulière de ces fautes.

Pour les contrats passés par le capitaine, l'obligation de l'armateur n'était pas aussi évidente, car elle ne cadrait pas avec les principes du Droit romain en matière de mandat. Mais elle était tellement indispensable au commerce maritime, que les Romains y arrivèrent d'une manière indirecte par une fiction juridique, en donnant aux tiers, contre *l'exercitor navis*, *l'actio exercitoria* à raison des contrats conclus par le *magister navis* (Digeste, L. XIV, t. I, fragment 1). — Dans notre Droit moderne, cette obligation de l'armateur découle directement et naturellement des principes sur la représentation du mandant par le mandataire ; c'est en vertu de l'art. 1998 du Code civil que l'armateur est tenu des engagements contractuels du capitaine.

La responsabilité de l'armateur s'étend même à des actes du capitaine qui, sans constituer des contrats, doivent être assimilés à des contrats : ce sont les réquisitions, ventes, mises en gage de marchandises, au moyen desquelles le capitaine se serait procuré des ressources en route pour les besoins urgents de l'expé-

dition (art. 234 et 298 C. de com.) ; — et aussi les jugements obtenus par des tiers contre le capitaine *ès-qualité*.

238. — Mais, bien entendu, l'armateur ne répond des actes des gens de l'équipage qu'autant qu'il s'agit d'actes faits par eux dans leur service, et rentrant dans leurs fonctions.

C'est ainsi que l'armateur ne serait pas obligé par les contrats qui auraient été faits avec des tiers par des membres de l'équipage autres que le capitaine, à moins que ceux-ci n'eussent agi par délégation du capitaine, ou qu'ils n'eussent fait acte utile de gestion d'affaires.

239. — La responsabilité de l'armateur à raison des actes du capitaine ne saurait être modifiée par suite de clauses de l'engagement du capitaine qui auraient interdit certains actes au capitaine, ou auraient mis ces actes au compte personnel du capitaine, car ces clauses ne seraient pas opposables aux tiers de bonne foi, c'est-à-dire aux tiers qui les auraient ignorées.

L'armateur ne pourrait pas davantage, par une stipulation expresse faite directement avec les tiers, décliner à l'avance la responsabilité des obligations contractuelles du capitaine, car une telle stipulation serait contradictoire avec le mandat par lui donné au capitaine, et ne se comprendrait même pas.

Au contraire, par ce procédé, l'armateur pourrait éviter d'être responsable des fautes du capitaine, des gens d'équipage, du pilote, des passagers. C'est dans les contrats d'affrètement que se rencontrent les clauses de ce genre, et elles y jouent un très grand rôle ; aussi est-ce au titre de l'affrètement qu'il convient de les examiner (1).

240. — Il faut ajouter que, par une dérogation très

(1) V. *infra*, n° 330

curieuse aux principes ordinaires, la loi du 29 décembre 1905 (art. 11, alin. 2) a affranchi l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine ou de l'équipage qui auraient eu pour conséquence la blessure ou la maladie d'un autre membre de l'équipage.

Cela tient à ce que, pour les accidents arrivés au personnel des navires français, la responsabilité des armateurs est remplacée par celle de la Caisse nationale de prévoyance des marins français, qui joue, entre les armateurs et les gens d'équipage, le rôle d'une assurance mutuelle obligatoire contre les risques professionnels.

241. — La responsabilité de l'armateur, telle qu'elle vient d'être définie, est certaine lorsque l'armateur est en même temps propriétaire du navire, comme il arrive le plus souvent et comme le suppose toujours le Code de commerce. Elle est beaucoup moins simple dans le cas contraire. Alors il y a deux personnes distinctes en face des tiers qui se sont trouvés en contact avec le navire et son personnel ; et il faut préciser à qui va la responsabilité des actes de ce personnel.

Avant tout au propriétaire (ou aux copropriétaires) du navire. — Sans doute ce n'est pas de lui que les marins sont les préposés, que le capitaine est le mandataire, et par conséquent sa responsabilité ne découle pas du droit commun ; mais le Code de commerce dit formellement, catégoriquement que « tout propriétaire « de navire est civilement responsable des faits du « capitaine, et tenu des engagements contractés par « ce dernier » (art. 216, alin. 1).

Cela s'explique par l'intérêt des tiers : le seul moyen qu'aient les tiers de connaître la personne pour laquelle se fait une expédition maritime, c'est de consulter l'acte de francisation du navire ; or cet acte est au nom du propriétaire ; les tiers croient donc (ou peuvent

prétendre avoir cru) que le propriétaire est en même temps l'armateur du navire, c'est-à-dire le préposant et mandant responsable de l'équipage et du capitaine.

Aussi est-il universellement reconnu, dans tous les pays maritimes, que le propriétaire non armateur est responsable.

C'est une spécialité très curieuse du Droit maritime; et peut-être, en admettant cela dès le Moyen-Age, ce Droit a-t-il pressenti que le vrai moyen d'établir une responsabilité sérieuse et efficace en faveur des tiers, serait de la faire remonter jusqu'au propriétaire de la chose à l'occasion de laquelle sont nées les créances des tiers.

242. — Mais quelle est alors la situation de l'armateur non propriétaire ? — Cela dépend de la qualité de cet armateur.

Si c'est un simple armateur-gérant, il n'est certainement pas responsable envers les tiers des actes du capitaine ou de l'équipage, car ce n'est pas pour son compte que l'expédition est faite ; il n'est que le représentant du ou des propriétaires, et les responsabilités doivent passer par dessus sa tête. — Il n'en serait autrement que s'il était l'un des copropriétaires du navire.

Au contraire, si l'armateur est un affréteur, locataire du navire, il est responsable envers les tiers créanciers, concurremment avec le propriétaire ; de telle sorte que les tiers, qui, en fait, connaîtraient l'affréteur-armateur, pourraient s'en prendre directement à lui, au lieu de poursuivre le propriétaire, qui se retournerait ensuite contre lui, puisqu'il s'agit de dettes qui, au fond, ne regardent pas le propriétaire, mais bien l'armateur. En effet, c'est pour le compte de l'armateur, comme préposés et comme mandataire de l'armateur, que les gens d'équipage et le capitaine ont agi ; donc l'arma-

teur est personnellement responsable de leurs actes ; la raison et l'équité l'indiquent.

Vainement objecterait-on que le Code de commerce proclame uniquement la responsabilité du propriétaire ; il n'avait pas à instituer celle de l'armateur, parce qu'elle résulte naturellement et même nécessairement du droit commun (art. 1384 et 1998 C. civil). D'ailleurs des textes modernes ont visé cumulativement la responsabilité de l'armateur et celle du propriétaire du navire (loi du 29 décembre 1905 t. art. 11, alin. 2).

243. — S'il y a plusieurs armateurs ou plusieurs copropriétaires responsables, ils le sont solidairement. En effet la solidarité est de règle entre associés de commerce ; or il existe presque nécessairement une sorte d'association commerciale entre copropriétaires qui exploitent ou font exploiter leur navire (1).

Toutefois il n'en est pas tout à fait ainsi du copropriétaire qui serait en même temps capitaine du navire. Celui-là n'est « responsable des engagements contractés « par lui (comme capitaine) pour ce qui est relatif au « navire et à l'expédition, que dans la proportion de « son intérêt », c'est-à-dire que pour sa part (art. 216, alin. 4 C. de com.) ; mais il reste solidairement responsable avec les autres des fautes des gens de l'équipage.

244. — II. — *Etendue de la responsabilité.* — En vertu des principes généraux, l'armateur, ou le propriétaire considéré comme tel, est débiteur envers les tiers du montant du préjudice causé à ceux-ci par les fautes du capitaine ou des gens d'équipage, et du montant des contrats faits par le capitaine.

244 bis. — S'il s'agissait d'actes par lesquels le capitaine se serait, très licitement d'ailleurs, procuré des

(1) V. *supra*, n° 59.

ressources en cours de route aux dépens de tiers chargeurs — réquisition d'objets de première nécessité, vente ou mise en gage de marchandises, — l'armateur devrait aux propriétaires de ces choses une indemnité qui n'a nullement le caractère de dommages-intérêts, et qu'il a fallu fixer par une disposition spéciale de la loi maritime.

En principe, c'est la valeur que ces objets auraient eue dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée (art. 234, alin. 2, art. 249, et art. 298, alin. 1, C. de com.); c'est en effet cette valeur qui a été enlevée aux chargeurs.

Toutefois, si, par extraordinaire, des marchandises avaient été vendues en route par le capitaine (ou par un prêteur d'argent auquel le capitaine les aurait données en gage) pour un prix supérieur à leur prix courant dans le port de décharge, c'est le prix de vente dont l'armateur serait comptable, car il serait inadmissible que l'armateur retirât un bénéfice de cette vente.

D'un autre côté, si le navire, au lieu d'aller se décharger dans un port, faisait naufrage, les propriétaires des marchandises vendues par le capitaine ne pourraient réclamer que le prix de vente tel quel (art. 298, alin. 2), et les propriétaires des objets réquisitionnés, qu'une indemnité à dire d'experts, car toute autre base d'indemnité ferait défaut.

Dans tous les cas, il convient de déduire de l'indemnité les dépenses que la disparition des objets réquisitionnés ou vendus par le capitaine a épargnées à leurs propriétaire, par exemple, les droits de douane.

245. — D'après le droit commun, la responsabilité de l'armateur ou du propriétaire envers les tiers pèse sur tous leurs biens indéfiniment (art. 2092 C. civil); de telle sorte qu'ils devraient toujours payer intégrale-

ment les sommes dont ils sont redevables aux tiers par suite des actes des capitaines et gens d'équipage.

Le Droit romain s'en était tenu à cette règle (*Digeste, L. XIV, t. I, de exercitoria actione*). Mais au Moyen-Age on trouva bon de limiter les charges résultant pour les propriétaires de navires, des expéditions maritimes, aux valeurs engagées par eux dans chaque expédition ; pour cela on imagina de séparer fictivement le patrimoine des armateurs en deux parts que l'on désigna, d'une manière peu exacte, mais commode, sous les noms de *fortune de terre* et *fortune de mer*, ou *fortune flottante* ; et on admit que la fortune de mer répondrait seule des dettes provenant des actes du capitaine ou de l'équipage. En d'autres termes, on admit que l'ensemble du patrimoine de l'armateur — sa *fortune de terre* — échapperait à ces charges, du moment où l'armateur laisserait les créanciers maritimes se payer sur le navire à l'occasion duquel les dettes seraient nées, et sur le fret de ce navire.

Après avoir été adopté dans tous les pays maritimes, sauf en Angleterre, ce principe fut consacré par l'Ordonnance de 1681, puis par le Code de commerce.

En effet, tout en dérogeant au droit commun, il constitue une mesure de protection très utile, peut-être nécessaire, pour la marine marchande : les responsabilités occasionnées par les expéditions maritimes sont assumées par les armateurs dans des conditions tellement spéciales, et représentent des sommes tellement énormes, que, si ces responsabilités devaient inévitablement peser sur la fortune entière des armateurs, une seule expédition pourrait consommer la ruine de la maison d'armement la plus solide ; et l'industrie des armements péricliterait.

Aussi n'y a-t-il plus de législation maritime qui ne comporte une limitation de la responsabilité des arma-

teurs ou propriétaires de navires ; la législation anglaise elle-même y est venue, au moins d'une manière partielle.

246. — Du reste la limitation peut résulter de procédés différents, et elle n'est pas la même dans tous les pays.

Le système traditionnel, qui remonte au Consulat de la mer, consiste à concentrer la responsabilité des armateurs sur les biens formant leur fortune de mer, et qui sont le navire auquel les dettes sont corrélatives, et le fret de ce navire. — Ce système est suivi par presque toutes les législations maritimes, et il a été pris comme règle par notre Code de commerce : « tout propriétaire de navire, dit l'article 216, peut s'affranchir des obligations résultant des faits et engagements du capitaine) par l'abandon du navire et du fret » (alin. 2).

Dans un autre système, la responsabilité de l'armateur est limitée à une somme d'argent qui représente approximativement la valeur du navire. C'est ainsi que, d'après les lois anglaises, les armateurs ne sont responsables des dommages causés par leurs équipages que jusqu'à concurrence de 8 ou de 15 livres par tonneau de jauge de leurs navires, selon que les dommages ont été causés à des choses ou à des personnes ; mais ils sont restés intégralement responsables des engagements contractuels des capitaines. — De même notre Code de commerce, par une disposition spéciale qui n'a plus qu'un intérêt historique (art. 217), décide que les propriétaires de navires corsaires « ne sont responsables des délits et déprédations commis en mer par les équipages, que jusqu'à concurrence du cautionnement » qu'ils devaient déposer pour obtenir une commission en guerre ; mais cette limitation spéciale n'avait trait qu'à la responsabilité des délits, et quant aux contrats des capitaines, la responsabilité des armateurs de corsaires comportait la limitation ordinaire à la fortune de mer.

246 bis. — A un autre point de vue, la limitation de la responsabilité peut être légale, ou seulement facultative.

A l'origine elle était certainement légale : c'était de plein droit que la responsabilité des propriétaires de navires était cantonnée sur leur fortune de mer, et ne pouvait pas rejaillir sur leurs autres biens.

Mais, par une déformation regrettable, l'Ordonnance de 1681 et le Code de commerce ont imprimé à la limitation un caractère facultatif : après avoir posé en principe que l'armateur ou propriétaire de navire est « civillement responsable » (art. 216, alin. 1), donc personnellement et indéfiniment sur tous ses biens, le Code ajoute qu' « il peut s'affranchir de ses obligations par l'abandon du navire et du fret » (art. 216, alin. 2) ; c'est dire clairement qu'il dépend de lui de limiter sa responsabilité à sa fortune de mer, en abandonnant cette fortune à ses créanciers maritimes. — Beaucoup de législations maritimes étrangères s'en sont tenues à ce système.

Mais les lois anglaise, scandinaves et allemande sont revenues avec grande raison au système de la limitation de plein droit ; ce système a en effet le grand mérite d'être plus simple, plus logique, et aussi beaucoup plus pratique en ce qu'il prévient nombre de complications et de difficultés que fait inévitablement naître l'exercice d'une faculté.

247. — Il y a quelques années, et dans le but très louable d'unifier le Droit maritime, on a entrepris de concilier les divers systèmes de limitation en les amalgamant : en conformité avec les vœux formulés par des congrès de Droit maritime, une loi belge du 10 février 1908 a décidé que les propriétaires de navires pourraient, en s'affranchissant de leur responsabilité par l'abandon de leur fortune de mer, « remplacer l'abandon du navire

« par le paiement de sa valeur à la fin du voyage, ou « d'une somme correspondant à 200 francs par tonne « de jauge brute du bâtiment ».

Ce système composite, qui ne repose sur aucune donnée juridique ni rationnelle, ferait dégénérer en abus la protection accordée par la loi aux armateurs, en facilitant outre mesure leur libération ; il entraînerait inévitablement des complications, des lenteurs et des incertitudes dans une matière qui réclame une solution nette et rapide ; pis encore, en faisant dépendre d'une option redoublée la limitation de la responsabilité maritime, il aggraverait et perpétuerait le caractère facultatif de cette limitation, alors que la vraie réforme à accomplir est de rendre partout à cette limitation le caractère légal qu'elle avait au début, et qu'elle a retrouvé dans certains pays. Aussi ne faut-il voir là qu'une œuvre de l'imagination qui n'a rien d'une institution pratique et viable.

Quoi qu'il en soit, dans l'état actuel de notre Droit français, la limitation de la responsabilité maritime résulte de la *faculté d'abandon du navire et du fret*, et cette faculté soulève toute une série de questions.

248. — A. — Bénéficiaires de la faculté d'abandon. Le propriétaire du navire jouit certainement de la faculté d'abandon, car c'est à lui que le Code de commerce l'attribue formellement (art. 216 et 217).

Il en jouit de la manière la plus naturelle quand il est en même temps armateur. — Il en jouit encore sans difficulté s'il a confié l'exploitation du navire à un armateur-gérant, car celui-ci n'étant que son représentant, le propriétaire est en réalité armateur tout en n'en portant pas le nom : seul il a la responsabilité envers les tiers, seul aussi il a besoin et peut user de la faculté limitative de cette responsabilité.

Mais la situation est beaucoup moins nette quand

le propriétaire a à côté de lui un affréteur-armateur auquel il a loué son navire ; il s'agit alors de savoir s'ils jouissent l'un et l'autre de la faculté d'abandon, et s'il est possible qu'ils l'exercent parallèlement. — L'affirmative doit être admise comme résultant nécessairement de l'esprit de la loi : les deux dispositions contenues dans l'art. 126 du Code de commerce se complètent et se font contre-poids ; du moment où propriétaires et armateurs sont également responsables des dettes de l'expédition dans les termes du 1^{er} alinéa (1), propriétaires et armateurs doivent également profiter de la limitation de responsabilité dans les termes du 2^e alinéa ; autrement la navigation, dont ils sont les uns et les autres les agents, serait frustrée de la protection qu'a voulu lui donner la loi.

Cependant il y a à cela un obstacle qui, au moins du côté de l'armateur non-propriétaire, a souvent paru insurmontable : puisque la limitation de la responsabilité s'obtient par l'abandon cumulatif du navire *et* du fret, comment le propriétaire non-armateur peut-il abandonner un fret dont il ne connaît pas le montant, et surtout comment l'armateur non-propriétaire peut-il abandonner un navire qui ne lui appartient pas ? — La difficulté doit être résolue de la façon suivante.

Si c'est le propriétaire non-armateur qui est poursuivi par les créanciers maritimes, il mettra en cause l'armateur, en invoquant le droit de recours qu'il a contre lui par cela même qu'il est poursuivi à sa place ; et il se fera ainsi renseigner par lui sur le fret. — Si c'est l'affréteur-armateur qui est poursuivi, il est fondé à soutenir que le propriétaire du navire lui a conféré le pouvoir de faire, au besoin, l'abandon du navire,

(1) V. *supra*, n° 242.

puisque il le lui a loué pour un usage qui comporte la faculté de se dégager ainsi des charges de l'exploitation, — tout comme il comporte la possibilité, non moins exorbitante au point de vue des principes, de grever le navire de priviléges afférents à ces charges (argument de l'art. 191 C. de com., et *infra*, n° 941).

Les deux intéressés bénéficient donc bien, parallèlement, de la limitation de la responsabilité.

249. — Ce sont seulement les propriétaires et armateurs de navires de mer qui jouissent de la faculté d'abandon, puisque l'abandon porte sur la *fortune de mer*. Il faudrait une disposition législative spéciale pour étendre cette institution à la navigation fluviale.

Mais cette faculté doit être reconnue aux propriétaires et armateurs de tous les navires de mer indistinctement, qu'il s'agisse de navires marchands proprement dits, ou qu'il s'agisse de bateaux de pêche, ou de remorqueurs, ou même de bateaux de plaisance (sauf à déterminer par quoi serait alors représenté le fret).

Toutefois la faculté d'abandon ne peut appartenir aux propriétaires de navires non encore armés, ou au contraire, hors de service, car, pour eux, les conditions d'exercice de cette faculté ne se rencontrent plus, ni même les motifs de la limitation de la responsabilité.

250. — *B. — Dettes donnant lieu à l'abandon.* — La limitation de la responsabilité maritime n'a pas toujours été admise avec la même étendue d'application. Dès l'origine, elle avait été appliquée dans les pays riverains de la Méditerranée à toutes les dettes nées des actes des capitaines et gens d'équipage, aussi bien aux dettes contractuelles qu'aux dettes délictuelles ou quasi-délictuelles. Mais dans les pays de l'Ouest et du Nord, elle fut restreinte aux dettes délictuelles ou quasi-délictuelles ; et il en est encore ainsi aujourd'hui en Angleterre. — L'Ordonnance de 1681 et

le Code de commerce eurent le tort de laisser la question indécise, en parlant d'une façon vague des obligations résultant des « faits du capitaine » ; ce qui donna lieu à une controverse. Pour mettre fin à cette controverse, une loi du 14 juin 1841 compléta le texte du Code de commerce en visant les contrats du capitaine aussi bien que ses faits fautifs (art. 216, alin. 1 et 2, C. de com.).

De la généralité donnée par la loi de 1841 à l'art. 216, il résulte que l'abandon est possible, en principe, pour toutes les dettes nées des faits et actes accomplis par les capitaines — et, par identité de raison, par les gens d'équipage, — dans leur service, sans qu'il y ait à distinguer entre les dettes résultant de fautes et celles résultant de contrats, ou encore d'actes par lesquels le capitaine se serait procuré des ressources en route (art. 298, alin. 3, C. de com.).

Peu importe le caractère des dettes, peu importe la qualité des créanciers ; car ni le texte, ni les motifs de la loi ne comportent de distinction.

Toutefois c'est seulement par rapport aux actes faits en arrière des armateurs que les armateurs et les propriétaires de navires peuvent limiter leur responsabilité ; cette responsabilité reste entière quand il s'agit d'actes qui ont, pour les armateurs, un caractère personnel plus ou moins accusé, parce qu'alors il n'y aurait pas de raison pour ne pas laisser toute son étendue à leur obligation. Il en est ainsi notamment dans quatre hypothèses.

251. — En premier lieu, l'abandon n'est pas possible pour les actes relatifs au navire et à l'expédition qui émaneraient d'agents ou mandataires autres que le capitaine et les gens d'équipage, par exemple d'un armateur-gérant, — ou qui auraient été faits par le capitaine ou par des gens d'équipage, non pas dans l'exercice de leurs fonctions normales, mais en vertu

d'un mandat spécial de l'armateur. En effet les agents ou mandataires ordinaires de l'armateur ont agi pour lui dans les conditions du droit commun, et par conséquent l'ont engagé conformément au droit commun ; et si le capitaine ou les marins ont agi en vertu d'un mandat spécial de l'armateur, il n'y aurait aucune raison pour ne pas donner à leurs actes la même valeur qu'à ceux de tout autre mandataire.

252. — En second lieu, la faculté d'abandon cesse d'être applicable même aux actes faits par le capitaine ou par les gens d'équipage dans leur service ordinaire, si l'armateur a concouru à ces actes (art. 217 C. de com.). En effet la part personnelle que l'armateur a prise à ces actes lui enlève toute raison de chercher à en décliner la responsabilité.

Ce concours de l'armateur, qui rend l'abandon impossible, peut consister, soit dans des instructions, soit dans une participation personnelle de l'armateur. Bien mieux, l'armateur doit être considéré comme ayant participé aux contrats faits par le capitaine, par cela seul que ces contrats ont été passés dans le lieu de sa résidence, même accidentelle ; en pareil cas, en effet, le capitaine devait agir de concert avec lui (art. 223 et 232 C. de com.), et les tiers envers lesquels le capitaine s'est engagé sont fondés à dire qu'ils ont cru qu'il s'était conformé à ce devoir ; en un mot, il y a alors un concours putatif de l'armateur auquel la jurisprudence attribue avec raison la même valeur qu'à un concours effectif.

253. — En troisième lieu, la faculté d'abandon cesse d'être applicable même aux actes faits par le capitaine ou les gens d'équipage dans leur service et en arrière de l'armateur, si celui-ci les a ratifiés, soit expressément, soit tacitement. En effet la ratification vaut

rétroactivement mandat, et l'armateur a fait sien l'acte qu'il a approuvé.

254 — En quatrième lieu, la faculté d'abandon n'a trait qu'aux actes des préposés de l'armateur, elle est étrangère aux actes personnels de l'armateur lui-même. En soi c'est d'évidence, car il n'y a aucun motif pour restreindre le droit de poursuite des créanciers pour des obligations contractées par l'armateur lui-même.

La loi de 1841 a déduit de là une conséquence qui est peut-être regrettable dans certains cas, mais qui est rigoureusement logique ; elle a refusé la faculté d'abandon à « celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire » (art. 216, alin. 3). Mais, bien entendu, il ne s'agit là que des faits personnels du capitaine-propriétaire ; nonobstant la formule trop absolue de la loi, celui-ci pourrait user de la faculté d'abandon à propos des actes des gens de son équipage, à moins d'y avoir participé.

254 bis. — La règle d'après laquelle la faculté d'abandon est étrangère aux dettes contractées personnellement par l'armateur est d'une application facile dans la plupart des cas, parce que généralement le caractère des dettes à ce point de vue se manifeste de lui-même. Cependant il y a des dettes dont la provenance peut paraître douteuse.

Comment considérer, par exemple, l'obligation qui incombe à l'armateur de payer des salaires aux gens d'équipage, de leur faire donner des soins médicaux, de les rapatrier ? — Il faut distinguer.

Le droit des marins aux loyers et au traitement médical dérive du contrat d'engagement ; par suite, et si digne de faveur que soit ce droit, on ne peut le soustraire à l'exercice de la faculté d'abandon quand les marins ont été engagés par le capitaine en arrière

de l'armateur ; mais aussi, pour éviter cela, les administrateurs de l'Inscription maritime ont-ils soin, quand les circonstances le permettent, de faire signer les rôles d'équipage par les armateurs, afin que ceux-ci participent personnellement à l'engagement de l'équipage. — Quant à l'obligation du rapatriement, comme l'armateur en est tenu envers l'Etat tout autant, sinon plus qu'envers les gens de mer, elle dérive, non seulement du contrat d'engagement, mais aussi de la loi, qui l'impose directement à l'armateur, et par conséquent celui-ci ne peut pas s'en affranchir par l'abandon du navire et du fret.

Un autre cas avait soulevé de très ardentes discussions ; c'est celui où, un navire s'étant échoué ou ayant sombré dans un port ou dans une passe, et formant là un écueil dangereux, l'administration des ponts et chaussées aurait enlevé d'office l'épave, faute par le propriétaire de l'avoir fait lui-même à bref délai ; lorsque l'administration réclame ensuite le remboursement des frais d'extraction (et on en a vu qui montaient à 400.000 francs), le propriétaire du navire peut-il se libérer envers l'Etat en abandonnant les débris du navire et le fret ? — Oui, disaient les auteurs, parce que l'obligation du propriétaire a sa source dans un accident qui lui est étranger ; — non, décidait le Conseil d'Etat, parce que la dette du propriétaire vient d'une contravention qu'il a commise personnellement en n'enlevant pas l'épave. La loi du 12 août 1885 a tranché la question en faveur des armateurs, en ajoutant à l'art. 216 du Code de commerce un alinéa 4 qui permet aux armateurs de « se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord ».

254 ter. — La loi de 1885 a eu soin de spécifier que le propriétaire du navire jouirait de cette faculté, même

s'il était en même temps capitaine du navire, à moins qu'il ne fût prouvé par l'administration que l'accident a été causé par sa faute (alin. 5 ajouté à l'art. 216 C. de com.). Par là elle a donné à la faculté d'abandon une étendue tout à fait anormale à un double point de vue.

D'abord ici cette faculté est attribuée au capitaine-propriétaire, qui en est ordinairement exclu.

Ensuite elle est appliquée même à des dettes ayant leur origine dans un accident de force majeure ; car, en l'écartant seulement lorsque le sinistre dont le capitaine-propriétaire n'a pas réparé les conséquences, est dû à sa faute personnelle, la loi admet l'abandon aussi bien après un accident fortuit qu'après une fausse manœuvre de l'équipage. — Ici la faculté d'abandon sort complètement de son cadre traditionnel.

255. — C, — *Biens compris dans l'abandon.* — L'armateur ou propriétaire de navire qui veut éviter les poursuites de ses créanciers maritimes sur sa *fortune de terre*, doit leur abandonner sa *fortune de mer*, c'est-à-dire le navire à l'occasion duquel sont nées les dettes dont il veut se libérer, et les bénéfices (le fret) produit par ce navire.

256. — Mais les armateurs n'ont pas toujours une seule fortune de mer ; ils ont autant de fortunes de mer que de navires ; et par rapport à chacune de ces fortunes de mer, les autres rentrent dans l'ensemble du patrimoine, c'est-à-dire dans la fortune de terre des armateurs.

La fortune de mer ne comprend même pas toujours la totalité d'un navire et d'un fret ; quand un navire appartient en commun à plusieurs copropriétaires, la part de chacun de ceux-ci constitue pour lui une fortune de mer. Donc chacun des portionnaires peut se libérer envers les créanciers maritimes en abandonnant sa part du navire et du fret. — La majorité des portionnaires

ne pourrait pas s'y opposer, bien qu'elle soit souveraine pour tout ce qui concerne l'exploitation du navire, parce que le parti pris à cet égard par l'un des copropriétaires n'influe nullement sur la détermination des autres, ni sur l'exploitation du navire. Par ailleurs, cela n'a rien de contradictoire avec la solidarité qui lie les copropriétaires, car celui qui fait abandon ne nie pas qu'il soit débiteur pour le tout des charges de l'exploitation commune, il se borne à user du mode de libération que lui offre la loi.

Réciiproquement la majorité des copropriétaires ne pourrait pas abandonner la totalité du navire et du fret, car il ne s'agit pas là d'un acte de simple gestion, ni d'un acte d'intérêt commun.

257. — Les deux éléments de la fortune de mer, et de l'abandon, — le navire, le fret, — demandent à être examinés en eux-mêmes.

a. — *Le navire* est abandonné tel quel, dans l'état matériel où il se trouve au moment de l'abandon. Si donc il a été brisé, il suffit d'en abandonner les débris avec le fret ; s'il avait péri, il n'y aurait à abandonner que le fret.

258. — Mais si la perte ou détérioration du navire donnaient lieu à une indemnité au profit du propriétaire du navire, cette indemnité ne devrait-elle pas être comprise dans l'abandon ? — Cela dépend du caractère de l'indemnité.

S'il s'agit de dommages-intérêts motivés par le fait que la perte ou la détérioration a été amenée par la faute d'un tiers (par exemple une indemnité d'abor-dage), — ou encore d'une contribution pour avaries communes subies par le navire dans l'intérêt de l'expédition, l'indemnité devra être abandonnée aux créanciers. En effet elle représente en tout ou en partie le navire.

Mais aussi et réciproquement, si le navire avait été soustrait, en tout ou en partie, à un sinistre, grâce à une avarie commune imposée à la cargaison, ou par un sauvetage, la contribution ou les frais de sauvetage payés par l'armateur devraient être prélevés par lui sur le navire abandonné.

A plus forte raison, si, depuis la naissance des dettes donnant lieu à l'abandon, l'état du navire avait été modifié par un fait volontaire de l'armateur, y aurait-il lieu à un compte de ce chef ; en cas de dégradations causées au navire par l'armateur (par exemple, enlèvement d'agrès ou apparaux), une somme égale au montant des dégradations devrait être versée par l'armateur aux créanciers maritimes ; et réciproquement, en cas de réparations ou d'améliorations apportées au navire par l'armateur, la plus-value en résultant pourrait être retenue par lui aux créanciers maritimes.

Au contraire les indemnités d'assurance dues à l'armateur à raison d'un sinistre subi par le navire, ne devraient pas être abandonnées aux créanciers. En effet, bien qu'au point de vue pratique les indemnités d'assurance remplacent les objets assurés, au point de vue strictement juridique, elles ne les représentent pas, mais sont l'équivalent des primes payées par les assurés. Aussi a-t-il été positivement déclaré, dans les travaux préparatoires de la loi de 1841, que les indemnités d'assurance ne devraient pas être comprises dans l'abandon du navire et du fret. Et cette solution n'a pas été changée par la loi du 19 février 1889, qui a subrogé les indemnités d'assurance aux choses assurées au profit des créanciers privilégiés et hypothécaires, parce que les créanciers abandonnataires ne sont pas, comme tels, privilégiés ou hypothécaires.

Cette solution n'en est pas moins regrettable, car elle n'est pas conforme à l'équité.

259. — *b.* — *Le fret* doit être abandonné aux créanciers maritimes comme et avec le navire, non seulement parce qu'il peut être considéré comme l'accessoire du navire, dont il est une sorte de fruit civil, mais aussi et surtout parce que les charges d'une entreprise, quand elles ne sont pas payées intégralement, doivent l'être au moins sur les profits rapportés par cette entreprise.

Cette seconde considération donne la clef de plusieurs questions que soulève l'abandon du fret.

260. — Le fret dont il s'agit ici, c'est le prix du transport des marchandises prises en charge par l'armateur, le « fret des marchandises », comme la loi de 1885 l'a fait dire à l'art. 216 du Code de commerce. Alors même que l'abandon serait l'œuvre d'un propriétaire de navire qui, après avoir loué son navire à un affréteur-armateur, serait poursuivi par les créanciers maritimes de celui-ci, le fret que le propriétaire devrait abandonner ne pourrait pas être, comme on le dit trop souvent, le fret du propriétaire, c'est-à-dire le prix de location du navire, car il n'y a aucune corrélation entre ce loyer et les charges de l'expédition entreprise par le locataire ; ce ne pourrait être que le fret de l'armateur à la place duquel le propriétaire serait poursuivi par les créanciers de l'expédition, puisque c'est ce fret qui est le fruit de l'expédition.

261. — Ce n'est pas seulement le fret proprement dit qui doit être compris dans l'abandon, mais tout ce qui constitue ou représente un profit de l'expédition, selon le mode d'emploi du navire : le prix de transport des passagers ; le produit de la pêche ; un prix de remorquage ; une rémunération d'assistance ou de sauvetage ; ou encore une somme représentant la jouissance du navire par son propriétaire, s'il s'agissait d'un bateau de plaisance, ou d'un navire employé à transporter des marchandises appartenant au propriétaire.

Mais ce serait une exagération de comprendre dans l'abandon les compensations d'armement, car elles sont beaucoup moins un produit des navires qu'une prime donnée par l'Etat aux armateurs personnellement.

Si la navigation n'avait produit aucun bénéfice, par exemple parce qu'elle aurait eu lieu sur lest, ou parce qu'elle aurait abouti à un sinistre, l'abandon ne porterait que sur le navire. Et il en serait ainsi, en cas de sinistre, alors même que le fret aurait été assuré, parce que les indemnités d'assurance ne sont pas subrogées aux choses assurées au profit des créanciers chirographaires.

262. — Le fret qui doit être abandonné, c'est le fret d'un voyage, puisque l'abandon est fait pour acquitter les dettes d'une expédition. — De quel voyage ?

Sous prétexte de simplification, on décide généralement, en France, que c'est le dernier fret, celui du dernier voyage fait par le navire avant l'abandon. — Cette manière de voir n'a rien de rationnel, car elle détruit la corrélation logique que le système de l'abandon a entendu établir entre les charges et les bénéfices de l'expédition. Le fret qui constitue l'accessoire du navire et le gain de l'entreprise de l'armateur par rapport aux créanciers maritimes, c'est le fret du voyage qui a donné naissance aux créances de ceux-ci ; c'est donc ce fret qui, en raison et en droit, doit leur être abandonné.

Cette solution est universellement admise dans les autres pays maritimes, et elle a été consacrée par le législateur français lui-même dans un cas particulier, celui de dommages causés par un navire aux ouvrages d'un port : d'après l'alinéa 4, ajouté par la loi du 12 août 1885 à l'art. 216 du Code de commerce, le propriétaire de ce navire peut se libérer envers l'Etat « par l'abandon

« du navire et du fret des marchandises à bord », c'est-à-dire évidemment le fret des marchandises chargées sur le navire au moment de l'accident, et par conséquent le fret du voyage au cours duquel est née la dette qui donne lieu à l'abandon.

263. — Si le fret à abandonner est le fret d'un seul voyage, c'est tout le fret de ce voyage, c'est-à-dire l'ensemble des profits de l'expédition, non seulement le fret qui était en cours d'acquisition au moment de la naissance des dettes, mais aussi ceux gagnés avant ou après ce moment.

Toutefois, et sans qu'on en voie la raison, la loi de 1885 s'est contentée de l'abandon du fret en cours dans le cas particulier de dommages causés par un navire aux ouvrages d'un port. En effet elle admet alors le propriétaire à se libérer envers l'Etat par « l'abandon « du navire et du fret des marchandises à bord » au moment de l'accident (art. 216, alin. 4, C. de com).

264. — C'est encore tout le fret, dans un autre sens de l'expression, qui doit être abandonné ; le *fret brut*, et non pas seulement le fret net, c'est-à-dire déduction faite des frais de l'expédition.

L'opinion contraire, qui a été longtemps suivie, a été abandonnée avec raison ; elle risquait, en effet de rendre l'abandon du fret illusoire et purement nominal ; et elle était contraire au texte de la loi, qui impose à l'armateur l'abandon du fret sans restriction, donc sans déduction.

264 bis. — Il résulte de là que l'armateur ne serait pas fondé à déduire du fret abandonné aux créanciers même les salaires des marins engagés au fret.

265. — D. — *Perle de la faculté d'abandon.* — Par cela même que la limitation de la responsabilité maritime ne résulte, dans notre législation actuelle, que d'une faculté qui doit être invoquée par les armateurs,

elle est sujette à déchéance ; et c'est un grave inconvénient, car c'est une source d'incertitudes et de difficultés qui n'existent pas là où la responsabilité est limitée de plein droit.

La faculté d'abandon peut se perdre par une renonciation expresse ou tacite du propriétaire ou de l'armateur.

La renonciation tacite résulterait d'actes incompatibles avec la possibilité de se libérer par l'abandon de la fortune de mer. Elle est laissée à l'appréciation des tribunaux, mais ne doit pas être admise trop facilement parce que les renonciations ne se présument pas.

266. — Ainsi le fait, par le propriétaire ou armateur, de reconnaître sa responsabilité n'implique pas renonciation à la faculté de se libérer par l'abandon, tant qu'il ne dégénère pas en ratification des actes générateurs de la responsabilité.

Il en est de même du fait d'avoir perçu le fret, ou d'avoir hypothqué le navire, même d'avoir vendu le navire, après avoir été poursuivi par les créanciers maritimes, car ces actes peuvent être justifiés par les circonstances. Après avoir vendu le navire, et à moins de l'avoir vendu pour un prix manifestement insuffisant, le propriétaire serait quitte pour abandonner le prix à la place du navire.

266 bis. — Il faut encore en dire autant du fait de faire faire au navire de nouveaux voyages, même après avoir été assigné en paiement de dettes maritimes. En effet, tant que le navire n'a pas été frappé de saisie, il est libre, et l'armateur est maître de l'utiliser en le faisant naviguer ; cette continuation de la navigation est tellement naturelle et tellement légitime qu'elle ne peut pas être reprochée à l'armateur comme une faute envers les créanciers ; elle n'est donc nullement

incompatible avec l'exercice ultérieur de la faculté d'abandon.

Cependant il est impossible de ne pas tenir compte de l'inconvénient très grave qui peut résulter de là pour les créanciers, celui d'exposer le navire à des chances de perte qui ne laisseraient rien aux créanciers. La jurisprudence a résolu la difficulté par un sophisme : elle décide que la destruction totale du navire pendant un nouveau voyage fait perdre à l'armateur la faculté d'abandon ; car, dit-on, en faisant faire un nouveau voyage au navire, l'armateur a montré qu'il n'avait pas l'intention d'en faire abandon, et si ce nouveau voyage a bouti à un sinistre, « on peut conclure que « l'armateur avait renoncé au bénéfice de l'art. 216 » (1).

En un mot la renonciation à la faculté d'abandon résulterait, non pas du nouveau voyage entrepris par l'armateur, mais de l'issue de ce voyage ! C'est absolument déraisonnable.

Un remède infiniment plus simple et plus efficace découle tout naturellement d'un principe indiqué précédemment (2) : l'armateur est personnellement responsable des dégradations causées par lui au navire postérieurement à la naissance des dettes dont il veut s'affranchir par l'abandon ; la continuation de la navigation étant le fait de l'armateur, il devra combler de ses deniers personnels, c'est-à-dire à même sa fortune de terre, la perte de valeur résultant des accidents arrivés au navire dans le nouveau voyage ; mais la faculté d'abandon lui restera.

266 ter. — Enfin la lenteur que l'armateur mettrait à user de la faculté d'abandon après avoir été poursuivi

(1) Douai, 28 décembre 1906, et Cassation rejet, 30 octobre 1907 (Sirey, 1908, 1, 113 ; Dalloz, 1908, 1, 97).

(2) V. *supra*, n° 258.

par les créanciers maritimes, n'entraînerait pas déchéance de cette faculté. En effet la loi n'a fixé aucun délai pour l'abandon, et en lui-même l'abandon n'est pas une exception que l'armateur ou propriétaire devrait opposer aux poursuites des créanciers ; c'est simplement un mode de libération dont il peut user à son temps.

Il résulte de là que la faculté d'abandon peut être régulièrement invoquée en appel comme en première instance, et même après une condamnation devenue définitive, comme moyen d'exécuter cette condamnation.

L'abandon ne deviendrait impossible que si l'armateur ou propriétaire laissait accomplir par les créanciers maritimes des actes d'exécution sur sa fortune de terre ; car ces actes impliqueraient qu'il est obligé sur tous ses biens indéfiniment.

267. — E. — *Exercice de la faculté d'abandon.* — En l'absence de toute règle légale sur la manière de faire l'abandon du navire et du fret, il suffit à l'armateur de déclarer au créancier maritime par lequel il est poursuivi en paiement, qu'il lui abandonne comme tel le navire et le fret,

Il faut seulement que l'abandon soit fait purement et simplement et sans réserve, sans quoi on n'aurait pas à en tenir compte.

268. — Mais l'abandon ne devient définitif et ne produit ses effets que le jour où il a été accepté par les créanciers, ou validé par le tribunal malgré le refus mal fondé des créanciers.

269. — F. — *Effets de l'abandon.* — L'effet direct de l'abandon du navire et du fret est de libérer complètement l'armateur ou le propriétaire des obligations nées des actes du capitaine ou des gens de l'équipage, et par là de mettre sa fortune de terre à l'abri des poursuites des créanciers maritimes.

270. — S'il fallait en croire certains auteurs, en retour de cette libération du débiteur, l'abandon transférerait aux créanciers la propriété du navire, par une sorte de dation en paiement. Mais cette solution, qui est repoussée par la jurisprudence, est absolument inadmissible.

Ses promoteurs n'ont pas réfléchi qu'à ce compte la faculté d'abandon serait épuisée par l'usage que l'armateur en aurait fait à l'égard du premier créancier maritime qui se serait présenté ; si bien qu'elle ne pourrait plus être exercée à l'encontre des autres créanciers maritimes qui demanderaient ensuite leur paiement ; et alors rien n'empêcherait ceux-ci d'exercer leurs droits sur la fortune de terre de l'armateur. Le présumé effet translatif de l'abandon en détruirait l'effet libératoire, et la responsabilité de l'armateur ne serait pas limitée. Ce n'est certainement pas là ce que la loi a voulu en instituant l'abandon.

D'ailleurs toutes les analogies que fournit le droit commun sont contraires à cette conception. L'abandon de la fortune de mer est simplement un mode facultatif de libération, comme l'abandon des biens d'une succession acceptée sous bénéfice d'inventaire, comme la cession des biens d'un débiteur, comme le délaissement d'un immeuble hypothéqué, comme l'abandon de l'actif d'une faillite ; de même qu'eux, il donne seulement aux créanciers une sorte de mandat irrévocable de réaliser les biens abandonnés, pour s'en partager le prix.

271. — De là notamment les conséquences suivantes : l'abandon ne donne pas lieu à la mutation en douane ; l'abandon peut être fait successivement à tous les créanciers maritimes qui se présentent, ou plutôt l'abandon fait à un des créanciers maritimes est opposable aux autres qui se présentent ultérieurement, et que l'armateur renverra à se pourvoir contre le premier ;

les créanciers abandonnataires ne peuvent pas s'approprier en nature les biens abandonnés, mais doivent procéder à une liquidation régulière de la fortune de mer ; si, par extraordinaire, cette liquidation laissait un boni après le paiement des dettes de l'expédition, ce boni reviendrait à l'armateur.

272. — La liquidation de la fortune de mer abandonnée est faite par le créancier maritime le plus diligent. Et pour cela il ne sera pas besoin de recourir aux formalités de la saisie ; c'est là l'avantage que l'abandon offre aux créanciers maritimes à côté des sacrifices qu'il leur impose.

Le créancier abandonnataire fera vendre le navire aux enchères publiques (en supposant que le navire existe encore aux mains de l'armateur). — Il se fera remettre par l'armateur les sommes que celui-ci aurait reçues des tiers relativement au navire et à l'expédition : prix de vente du navire ou de ses débris, fret ou bénéfices analogues, dommages-intérêts ou contribution pour avaries subies par le navire ; et aussi les sommes dont l'armateur serait personnellement comptable à raison de détériorations causées au navire par son fait, ou à raison de l'emploi du navire à son usage personnel.

Il exercera, au lieu et place de l'armateur, les actions pécuniaires que l'armateur pourrait avoir contre des tiers pour les mêmes causes : action en paiement du prix encore dû de la vente du navire, action en paiement du fret non encore recouvré, actions en dommages-intérêts ou action en contribution pour avaries du navire.

Que si des sommes relatives au navire ou à l'expédition avaient été encaissées par des agents de l'armateur, ce serait comme si l'armateur les avait touchées lui-même ; il devrait les remettre directement aux créanciers abandonnataires. — Cela s'applique même

au cas où le capitaine aurait perçu le prix de vente du navire, car cet encaissement ne rentrait pas dans ses fonctions normales.

Mais, d'après une opinion unanime, il en est autrement en ce qui en est du fret qui aurait été touché par le capitaine, parce que l'encaissement du fret rentre dans les fonctions de celui-ci, et par conséquent dans la gestion de la fortune de mer ; en fait, l'armateur n'a de fret que ce que lui en remet le capitaine ; il est naturel qu'il n'en soit comptable que dans cette mesure envers ses créanciers maritimes, car autrement sa fortune de terre pourrait se trouver atteinte. Il suffit donc à l'armateur d'abandonner aux créanciers sa créance du fret contre le capitaine

273. — Les sommes provenant de la réalisation des biens abandonnés par l'armateur ou le propriétaire du navire aux créanciers maritimes doivent être réparties entre le créancier qui a pris en mains la liquidation, et les autres créanciers maritimes qui viendront se joindre à lui en temps opportun, c'est-à-dire avant que les sommes provenant de la liquidation n'aient été appropriées par les créanciers qui se sont présentés les premiers.

La répartition doit être faite conformément aux règles ordinaires de la distribution par contribution, autrement dit au marc le franc des créances, sauf à tenir compte des causes de préférence qui pourraient appartenir à certains des créanciers maritimes.

Quant aux créanciers ordinaires de l'armateur ou propriétaire, c'est-à-dire ceux à l'égard desquels il est responsable indéfiniment sur tous ses biens, ils ne peuvent pas, en principe, venir disputer la fortune de mer aux créanciers abandonnataires, car ils doivent respecter l'acte volontaire que leur débiteur a légitimement fait en abandonnant cette fortune pour préserver

l'ensemble de son patrimoine des poursuites de ses créanciers maritimes. — Il n'en serait autrement que s'il s'agissait de créanciers armés de priviléges ou d'hypothèques sur le navire, car l'abandon n'aurait porté aucune atteinte à leur droit spécial.

274. — Pour donner plus de régularité aux opérations de réalisation et de répartition de la fortune de mer, on les confie quelquefois à un liquidateur ou curateur, qui est nommé par le tribunal de commerce à la requête de l'armateur ou des créanciers maritimes.

TITRE III

AFFRÉTEMENT

275. — Lorsque les propriétaires de navires ne les emploient pas eux-mêmes, ils en tirent profit en les mettant, moyennant un certain prix, à la disposition des tiers. Ils font alors avec les tiers un contrat qui joue un rôle prépondérant dans la pratique et dans la législation maritimes, et qui est désigné sous le nom d'*affrètement* ou de *nolissement*.

Le mot affrètement, qui a une étymologie allemande, et qui a toujours été employé sur les côtes de l'Océan, est aujourd'hui beaucoup plus usité que le mot nolissement, qui est d'origine latine, et qui était employé dans la Méditerranée.

Quelquefois aussi on donne improprement au contrat d'affrètement le nom de *charte-partie*, qui désigne en réalité un titre destiné à constater le contrat.

CHAPITRE I^{er}

Nature et variétés de l'affrément

276. — I. — La nature juridique de l'affrément est sujette à discussion, et les idées qui ont cours en France sur ce point ont jeté une obscurité très regrettable sur toute la matière.

D'après la plupart des auteurs français, l'affrément est uniquement le transport par navires ; quant à la location proprement dite des navires, ce serait un louage de choses ordinaires, qui ne mériterait pas le nom d'affrément, et serait soumis aux règles générales du Droit terrestre. — Mais par contre l'affrément, quoique consistant en fait en un transport, devrait être considéré juridiquement comme un louage du navire, parce qu'ainsi le veulent les traditions, les textes du Code de commerce et l'intention des parties : dans l'Ordonnance de 1681, dans ses commentaires, puis dans le Code de commerce (art. 273, 286, 287), l'affrément est toujours appelé « le louage d'un vaisseau » ; en pratique, les expéditeurs par mer ont soin de spécifier le navire qui servira au transport de leurs marchandises, donnant par là au contrat le caractère d'une location du navire.

Ces idées, dont la singularité ressort de leur énoncé même (car elles reviennent à dire que la location d'un

navire n'est pas un affrètement, mais que l'affrètement est une location de navire !) devront céder la place à une conception à la fois plus large et plus analytique de l'affrètement, qui a été exposée par les jurisconsultes anglais, et qui est admise dans les autres pays.

Toute convention par laquelle un navire est mis à la disposition d'un tiers, soit comme objet du contrat, soit comme instrument d'exécution du contrat, est un affrètement. C'est d'autant moins niable que le Code de commerce qualifie positivement d'affrètement « toute « convention pour louage d'un vaisseau » (art. 273) ; donc la location d'un navire est bien un affrètement régi par la loi maritime. C'est ainsi qu'on désigne couramment sous le nom de « navires affrétés » les navires de commerce qu'en cas de besoin l'Etat loue pour les employer à des transports de troupes ou de munitions.

Mais d'autre part, et malgré la formule trop absolue du texte, l'affrètement n'est pas toujours et uniformément un louage du navire ; car il n'y a là qu'une manière commode et usuelle de parler, que le législateur a employée pour désigner brièvement et sans périphrases les divers contrats relatifs à l'utilisation des navires, et qui d'ailleurs sont tous des variétés de louage. Il en est ici comme en matière terrestre, où on appelle loueurs de voitures les cochers qui mettent des véhicules à la disposition du public, sans distinguer s'ils se bornent à fournir à leurs clients des voitures que ceux-ci conduiront eux-mêmes, ou s'ils font des courses, c'est-à-dire des transports, pour leurs clients.

En réalité, l'affrètement se présente, selon les cas, sous trois aspects juridiques différents.

C'est vraiment une location du navire, c'est-à-dire un *louage de choses*, lorsque le propriétaire d'un navire

en cède temporairement la jouissance à une personne qui l'équipera et l'utilisera à la navigation comme elle l'entendra. Il y a alors ce que les Anglais appellent *time charter*.

L'affrément est encore un *louage de choses*, mais compliqué d'une *sous-location de services*, quand le propriétaire d'un navire armé et équipé cède, pour un certain temps, la jouissance du navire et les services de l'équipage à une personne qui emploiera le navire et l'équipage à des expéditions maritimes.

Enfin l'affrément est un *contrat de transport*, et pas autre chose, toutes les fois que le propriétaire ou le locataire d'un navire armé et équipé s'engage à transporter sur le navire des marchandises appartenant à des tiers. Le fait que ces tiers auraient choisi le navire qui servira au transport, ne suffit pas plus à changer l'essence du contrat que ne le fait, en matière terrestre, la circonstance que le client d'un *loueur de voitures*, en s'inscrivant pour une course, aurait désigné et fait marquer comme *louée* la voiture dans laquelle il voudrait être transporté.

En un mot, sous la désignation générale d'affrément, il y a des *affrétements-louages* et des *affrétements-transports*; et il est d'autant plus intéressant de les discerner qu'un certain nombre de dispositions du Code de commerce sur l'affrément sont inconciliaires avec l'idée de louage du navire et ne peuvent s'expliquer que par l'idée de transport (1).

277.— Au lieu de transporter des marchandises pour des tiers, le propriétaire ou armateur d'un navire pourrait transporter des passagers, ou faire remorquer d'au-

(1) V. *infra*, n^os 340, 351, 360 bis, 362 bis.

tres navires. Il n'y aurait pas alors affréttement, au sens technique du mot, mais des contrats voisins de l'affréttement, le contrat de *passage* et le contrat de *remorquage*, qui doivent être étudiés accessoirement à l'affréttement.

278. — L'affrétement-louage peut donner lieu à un sous-affréttement de même nature, c'est-à-dire à une sous-location, à moins de clause contraire du contrat (art. 1717 C. civil). Beaucoup plus souvent il donne lieu à des sous-affrétements-transports : après avoir loué le navire, l'affréteur principal qui est un armateur, prend en charge dans le navire des marchandises appartenant à des tiers.

L'affrétement-transport ne peut pas donner lieu à des sous-affrétements ; il pourrait seulement donner lieu à une cession par laquelle l'affréteur transmettrait à un tiers son droit de charger des marchandises dans le navire.

279. — II — L'affrétement est total ou partiel selon qu'il porte sur la totalité ou sur une partie seulement du navire (art. 286, alin. 4, C. de com.).

En fait, l'affrétement-louage ne se conçoit guère que pour la totalité d'un navire, tandis que les affrétements ou sous-affrétements transports sont très souvent partiels.

280. — Les affrétements partiels transports présentent quelquefois une modalité particulière : pour éviter de voyager en partie sur lest, ou du moins avec un chargement insuffisant, l'armateur stipule que son navire ne partira qu'avec une cargaison complète. Il est entendu que les contrats passés avec les premiers chargeurs seront résiliés si, dans un délai fixé par la convention ou par l'usage, l'armateur ne trouve pas à faire compléter par d'autres le chargement de son

navire. — On dit alors qu'il y a affrément ou chargement à *cueillette* (art. 286, alin. 4, C. de com.) (1).

Du reste cette clause ne doit pas être prise trop à la lettre : d'après l'usage, et à moins de convention expresse sur ce point, il suffit, pour que les affrétements deviennent définitifs, que le fréteur ait trouvé une cargaison équivalant aux trois quarts du plein de son navire.

281. — L'affrément peut être organisé de plusieurs manières quant au mode de fixation du fret que l'affréteur devra payer à l'armateur (art. 286, alin. 4, C. de com.).

Il est à *temps* quand le fret est d'une somme de... par mois, par semaine ou par jour que durera l'affrément.

Il est au *voyage* quand le fret est d'une somme de... pour un voyage déterminé.

Il est à *forfait* quand le fret est fixé à une somme invariable, sans aucune relation ni avec la longueur d'un voyage, ni avec la durée de l'emploi du navire, ni avec l'importance de la cargaison.

Il est au *volume* quand le fret est calculé, soit d'après le tonnage du navire, soit d'après le volume des marchandises à transporter. — Il est au *poids* quand le fret est calculé d'après le poids des marchandises. — L'unité de volume ou de poids à laquelle se réfère alors la convention est variable ; mais le plus souvent c'est, pour le volume, le tonneau de jauge (qui vaut actuelle-

280. (1) Ce mode d'affrément est pratiqué par les navires qui font ce que les Anglais appellent le *tramping*, c'est-à-dire des navires *vagabonds* (*tramps*) qui, n'ayant pas un service fixe, comme ceux qui desservent des lignes de navigation, vont chercher et *cueillir* des chargements là où ils ont chance d'en trouver.

ment 2 mètres cubes 83), et pour le poids, c'est le quintal (qui vaut 100 kilogrammes ou seulement 50, selon qu'on a entendu parler du quintal métrique ou de l'ancien quintal), ou bien la tonne de mer (qui pèse, en principe, 1.000 kilogrammes, mais dont la valeur diminue progressivement jusqu'à 150 kilogrammes seulement à mesure que le volume des marchandises augmente — décret du 25 août 1861).

L'affrément serait *ad valorem* si le fret était réglé sur la valeur des marchandises à transporter. — Il serait à *la pièce* si le fret était de tant par colis.

CHAPITRE II

Formation et preuve de l'affrtement

282. — Comme tous les contrats, l'affrtement se forme par le seul concours des volontés des parties.

En principe, c'est le propriétaire du navire qui a le droit de le fréter ; si le navire appartenait à plusieurs copropriétaires, ce serait la majorité d'entre eux, ou l'armateur-gérant auquel cette majorité aurait confié l'administration du navire.

Les sous-affrétements sont conclus par l'affréteur principal, qui est l'armateur du navire.

En fait, c'est souvent le capitaine qui fait les affrétements comme représentant du propriétaire ou de l'armateur.

283. — Les consentements dont le concours forme le contrat d'affrtement ne sont soumis à aucune forme extérieure. Sans doute, l'art. 273 du Code de commerce (alin. 1) exige que l'affrtement soit « rédigé par écrit ». Mais cette exigence n'est relative qu'à la preuve du contrat ; la loi maritime a voulu seulement revenir ici aux principes du Droit civil sur les preuves.

D'où les conséquences suivantes.

L'affrtement peut très bien être conclu verbalement et être prouvé par l'aveu ou par le serment.

Il peut aussi être prouvé, non seulement au moyen d'un acte dressé exprès pour le constater, et qu'on appelle *charte-partie*, mais encore par toute autre preuve écrite, telle que la correspondance ou les livres des parties.

Il pourrait même, semble-t-il, être prouvé par témoins ou par présomptions avec un commencement de preuve par écrit, ou en cas de perte de la charte-partie ; mais cette dernière conséquence est contestée.

283 bis. — Il faut ajouter que, d'après un usage constant, on n'a jamais appliqué l'exigence de la preuve écrite à la navigation au petit cabotage ; dans cette navigation les affrétements se prouvent par tous les moyens.

284 — Toutes les fois que l'affrément a pour objet un transport de marchandises, la loi veut en outre que la remise des marchandises à bord du navire soit constatée, elle aussi, par un écrit qu'on appelle *connaissance*. Mais elle se borne à imposer au capitaine l'obligation de délivrer un *connaissance* au chargeur (art. 222 C. de com.), sans exiger que le chargement soit prouvé par un *connaissance*. Le chargement pourrait donc être prouvé par tous les moyens, même par témoins ou par présomptions. Du reste cela est tout naturel, car il ne s'agit plus là d'un contrat, mais d'un simple fait.

285. — Quoi qu'il en soit, la charte-partie est la preuve normale du contrat d'affrément, et le *connaissance* est la preuve régulière du fait du chargement.

Généralement les *connaissances* se réfèrent, par une clause spéciale, à la charte-partie ; mais ils ne font pas double emploi avec elle, car ils prouvent quelque chose de plus qu'elle, le fait matériel du chargement sur le navire.

Bien plus, le *connaissance* peut suppléer la charte-partie comme moyen de preuve du contrat d'affrément lui-même. En effet il presuppose l'affrément par cela seul qu'il constate que ce contrat a reçu un commencement d'exécution par le chargement de marchandises à bord, et, en fait, il indique ou rappelle

les conditions principales du transport, comme le fait la charte-partie.

Aussi, en pratique, n'est-il dressé de charte-partie qu'en cas d'affrétement total ; pour les affrétements partiels on se contente de connaissances, et cet usage paraît consacré par l'art. 286, alin. 3, aux termes duquel « le fret est constaté par la charte-partie ou par le « *connaissance* ». — Il en est ainsi notamment en cas de sous-affrétement.

SECTION I^{ère}

Charte-partie

§ 1^{er}. — FORME DE LA CHARTE-PARTIE

286. — La charte-partie peut être rédigée en la forme authentique, ou sous seing privé.

Elle est authentique lorsqu'elle est dressée par un notaire ou par un courtier maritime.

Elle est sous seing privé lorsqu'elle est rédigée par le fréteur. Dans ce cas elle consiste le plus souvent en une feuille imprimée dont les parties remplissent les blancs, en y ajoutant au besoin des clauses particulières.

287. — Les chartes-parties sous seing privé sont toujours dressées en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct.

Il faut voir là, non pas un simple usage, mais une obligation légale en dehors de laquelle la preuve ne serait pas régulière (art. 1325 C. civ.); en effet la pensée de la loi maritime a été de revenir ici aux règles général du Droit civil sur les preuves.

Il est vrai que jadis les actes constatant les nollementa étaient rédigés en un seul original ; mais on les coupait en deux morceaux, pour que chaque intéressé eût une moitié de l'acte — c'est même de là qu'était venu le nom de *charte-partie*, c'est-à-dire partagée —, et cela équivalait à la rédaction en double.

§ 2. — MENTIONS DE LA CHARTE-PARTIE

288. — Pour être complète, c'est-à-dire pour bien préciser les conventions des parties, la charte-partie doit contenir un certain nombre de mentions (art. 273 C. de com.), dont les unes sont essentielles, tandis que d'autres sont simplement utiles.

Ces mentions peuvent être ramenées à cinq points : les parties, le navire, le fret, les principales conditions d'exécution du contrat, et la date de l'acte.

1^o — Il est naturellement indispensable d'indiquer le nom du fréteur et celui de l'affréteur. Cependant le nom du fréteur pourrait être remplacé par celui du capitaine de son navire, dans le cas où l'affrètement aurait été conclu par le capitaine.

2^o — La désignation du navire est indispensable quand l'affrètement constitue vraiment une location du navire, car il faut bien qu'on sache quel est l'objet de la location. Au contraire, quand l'affrètement constitue un transport, la désignation du navire n'a rien d'indispensable, le navire n'étant alors que l'instrument du transport ; mais elle n'en est pas moins presque toujours faite.

Quand le navire est désigné, il l'est tout naturellement par son nom ; mais généralement on y ajoute l'indication de l'espèce et du tonnage du navire, quelquefois même la désignation du capitaine.

Il est naturel aussi, mais nullement indispensable, d'indiquer si l'affrètement est total.

3^o — L'indication du fret, c'est-à-dire du prix, soit de la location du navire, soit du transport des marchandises, est tellement naturelle qu'elle ne manquera jamais d'être faite ; pourtant elle n'est pas indispensable, car on pourrait y suppléer en consultant les cours du port de départ.

4^c — L'indication des conditions d'exécution du contrat n'a rien d'essentiel, car, dans le silence de la charte-partie, ces conditions seraient celles d'usage ; mais elle a l'avantage d'éviter toute incertitude.

Telles sont : la durée de l'affrètement, — le lieu de charge et de décharge du navire, — le délai et le mode de chargement et de déchargement, — l'indemnité convenue pour le cas de retard soit dans le voyage, soit dans le chargement ou le déchargement, — etc.

5^o — L'indication du jour de la rédaction de l'acte est naturelle et usuelle, mais n'a rien d'essentiel.

289. — A ces mentions principales les parties peuvent en ajouter beaucoup d'autres, par exemple une clause de chargement à cueillette, des clauses fixant le mode de paiement du fret, etc.

§ 3. — FORCE PROBANTE DE LA CHARTE-PARTIE

290. — Rédigée sous forme authentique, la charte-partie fait foi jusqu'à inscription de faux.

Rédigée sous seing privé, elle fait foi seulement jusqu'à preuve contraire ; mais cette preuve contraire ne pourrait pas être une preuve testimoniale (art. 1341 C. civil) ; elle ne pourrait être que l'aveu, le serment, ou une autre preuve écrite, telle que le connaissance.

SECTION II

Connaissance

291. — Le connaissance ne sert pas seulement à l'affréteur à prouver la remise des marchandises au capitaine, et au besoin à prouver le contrat d'affrètement lui-même ; il renseigne en outre le capitaine et le destinataire sur les conditions dans lesquelles le transport doit être effectué. Enfin il représente les marchandises transportées, car la personne qui est saisie du connaissance a le droit exclusif de se faire délivrer ces marchandises par le capitaine ; celui-ci détient donc les marchandises pour le compte du porteur du connaissance, et ainsi le connaissance donne à son porteur la possession civile des marchandises en route.

Considéré à ce dernier point de vue, le connaissance devient un puissant instrument de circulation et de crédit : il permet au propriétaire de marchandises qui sont en mer de les vendre ou de les donner en gage de la manière la plus facile, par la seule négociation du connaissance.

§ 1^{er}. — FORME DU CONNAISSEMENT

292. — Le connaissance est toujours un acte sous seing privé. Le plus souvent c'est une feuille imprimée dont les parties remplissent les blancs.

293. — Pour que le connaissance joue les rôles divers qui viennent d'être signalés, il faut qu'il soit dressé au moins en quatre exemplaires : un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine, un pour l'armateur (art. 282, alin. 1, C. de com.). Souvent même on réserve plusieurs exemplaires du con-

naissement pour le destinataire, afin de diminuer les chances de perte en route.

294. — En principe, et pour pouvoir servir de titre à la fois aux deux parties, les exemplaires du connaissance doivent être signés par le chargeur et par le capitaine (art. 282, alin. 2). Mais, dans la pratique, l'exemplaire remis au capitaine est seul signé par le chargeur, et les autres exemplaires ne sont signés que par le capitaine, parce que cela suffit pour qu'ils constatent les droits du chargeur et du destinataire.

Il faut ajouter qu'aujourd'hui les connaissances sont souvent signés par des employés des armateurs qui sont chargés spécialement de la réception des marchandises.

§ 2. — MENTIONS DU CONNAISSEMENT

295. — De même que la charte-partie, le connaissance doit, pour être complet, contenir un certain nombre de mentions (art. 281 C. de com.), les unes essentielles, les autres seulement utiles.

Ces mentions se réfèrent à six points : les marchandises chargées, les parties intéressées au transport, le voyage, le navire, le fret, et la date de l'acte.

1^o — La désignation des marchandises est évidemment indispensable. Autant que possible elle doit être faite de manière à bien individualiser les marchandises ; mais le mode de désignation varie avec le genre des marchandises.

2^o — La désignation du capitaine et celle du chargeur sont indispensables, puisque le connaissance doit leur servir de titre réciproque.

Quant à la désignation du destinataire (1), elle est utile pour que le capitaine sache à qui il devra remettre les marchandises ; mais elle n'est pas indispensable, parce que le destinataire pourrait changer pendant le voyage par suite de la cession du connaissance.

Cette cession du connaissance est elle-même rendue plus ou moins facile par la forme du connaissance, qui peut être nominatif, ou à ordre, ou au porteur (art. 281 *in fine*).

Si le connaissance est nominatif, il indique le nom du destinataire, et alors il ne pourrait être cédé à un tiers qu'au moyen d'une signification faite au capitaine (art. 1690 C. civil) ; cela rend le connaissance difficilement cessible ; aussi cette forme de connaissance est-elle peu usitée.

Si le connaissance est au porteur, il n'indique pas le nom du destinataire, et il est cessible par la seule remise de la main à la main, sans aucune formalité ; la transmission du connaissance est alors aussi facile que possible ; mais la perte du titre serait à peu près irréparable, et ce danger fait que les connaissances au porteur sont rares, eux aussi.

Enfin si le connaissance est à ordre, il indique le nom du destinataire avec la clause à ordre (à M. N., ou à son ordre), et il est cessible par un simple endossement, c'est-à-dire par l'indication du nom du cessionnaire faite par le cédant sur le dos du titre ; la transmission du connaissance est alors très facile, et en

(1) Le destinataire peut être : ou bien le chargeur lui-même qui, changeant de résidence, expédierait ses meubles à son nouveau domicile ; — ou bien un tiers propriétaire des marchandises, qui les réclamera pour son propre compte ; — ou bien encore un tiers, mandataire de l'expéditeur, auquel celui-ci aurait confié le soin de recevoir les marchandises, et qu'on appelle le *consignataire de la cargaison*.

même temps relativement sûre. C'est la forme à ordre qui donne au connaissance le caractère d'un instrument de crédit : par le simple endossement d'un connaissance à ordre, des marchandises qui sont en cours de transport maritime peuvent être mises successivement en la possession d'une série de personnes, et être ainsi l'objet de nombreuses négociations, ventes ou constitutions de gage, comme si elles étaient présentes. Aussi cette forme de connaissance est-elle de beaucoup la plus répandue dans tous les pays.

3^o — L'indication du voyage est indispensable pour que le capitaine sache où il doit aller.

4^o — L'indication du navire est utile, parce qu'ordinairement les chargeurs tiennent à ce que leurs marchandises voyagent sur un navire dont ils connaissent les qualités ; mais il n'y a là rien d'indispensable.

5^o — L'indication du fret est toute naturelle, puisque c'est le prix du transport ; mais elle n'est pas indispensable, car les parties pourraient se référer tacitement au cours moyen du fret.

6^o — Enfin le connaissance doit tout naturellement être daté ; et il l'est toujours en pratique ; mais cela n'est pas essentiel.

296. — Outre ces mentions principales, le connaissance peut renfermer des mentions supplémentaires et facultatives, par exemple des indications sur la durée du transport, sur le paiement du fret, etc.

§ 3. — FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT

297. — Le connaissance, étant sous seing privé, ne fait foi que jusqu'à preuve contraire. — Dans cette mesure il fait foi, non seulement entre les parties intéressées au transport, mais encore à l'égard des tiers qui sont en relations avec ces personnes, telles que leurs assureurs (art. 283 C. de com.). — Mais les tiers

pourraient faire la preuve contraire par tous les moyens, tandis que les parties ne le pourraient qu'au moyen d'un autre écrit, de l'aveu ou du serment (art. 1341 C. civil).

298. — Pour que le connaissance fasse ainsi preuve complète, il faut, en principe, qu'il soit régulier (art. 283), notamment qu'il soit signé à la fois par le chargeur et par le capitaine ou un autre préposé de l'armateur.

Mais cette règle comporte deux exceptions en sens inverse l'une de l'autre.

En premier lieu, le connaissance signé par le capitaine seul fait preuve contre lui et contre l'armateur ; en effet il constitue de la part du capitaine une reconnaissance, c'est-à-dire un aveu qui le lie, et qui lie en même temps l'armateur que le capitaine représente auprès des tiers.

En second lieu et en sens inverse, le connaissance rédigé conformément aux règles ordinaires ne ferait pas preuve suffisante contre les tiers dans le cas particulier où des marchandises appartiendraient au capitaine. En effet il n'est pas admissible que le capitaine puisse se créer un titre à lui-même en se délivrant une reconnaissance de sa propre marchandise. Pour que le connaissance fasse foi alors contre les tiers, notamment contre les assureurs, il faut que la signature du capitaine soit remplacée par celle de deux hommes de l'équipage (art. 344 C. de com.) (1).

(1) Dans une hypothèse voisine, le connaissance peut être signé comme d'usage par le capitaine, mais il risquerait d'être frauduleux : c'est lorsqu'il est relatif à des marchandises apportées de l'étranger par un homme de l'équipage ou par un passager. Pour diminuer ce danger, la loi prescrit au chargeur de laisser un exemplaire du connaissance au port de charge, entre les mains du consul de France ou du magistrat du lieu (art. 345 C. de com.).

299. — Il pourrait arriver que les divers exemplaires d'un connaissance fussent également réguliers, mais ne fussent pas conformes entre eux ; en pareil cas, chacun des intéressés serait lié par sa signature (art. 284 C. de com.), et les connaissances opposés l'un à l'autre se neutraliseraient ; il faudrait alors recourir à d'autres moyens de preuve.

CHAPITRE III.

Obligations du Fréteur

300. — Il est bien naturel, en étudiant l'affrément, d'envisager les obligations du fréteur. Cependant le Code de commerce n'en dit rien ; il ne parle que des obligations du capitaine, parce qu'il considère les obligations du fréteur comme pesant sur le capitaine. — C'est que, en fait, c'est souvent le capitaine qui a conclu l'affrément, et presque toujours lui qui l'exécute. Mais, en droit, le capitaine n'agit alors que comme mandataire et représentant de l'armateur ; c'est celui-ci qui est le véritable fréteur, et par conséquent c'est lui qui, au fond, est obligé par l'affrément.

Quant au capitaine, d'après les principes du Droit moderne sur le mandat, il n'est pas obligé personnellement envers les affréteurs par le contrat d'affrément ; il ne le serait que par les fautes qu'il commettrait envers eux dans l'exécution de l'affrément, fautes dont d'ailleurs l'armateur serait lui-même responsable, comme ayant été commises par son préposé dans l'exercice de ses fonctions.

Tels sont, on l'a vu précédemment (1), les principes généraux sur la responsabilité du capitaine et de l'ar-

(1) V. *supra*, nos 235 et 237.

mateur, et il n'y a pas de raison pour qu'ils ne s'appliquent pas ici comme partout ailleurs.

Néanmoins le rôle du capitaine en matière d'affrètement est présenté d'une tout autre façon par la plupart des auteurs français. D'après eux, quand l'affrètement a pour objet un transport de marchandises, les obligations résultant du contrat pèseraient directement et personnellement sur le capitaine, parce que le capitaine deviendrait le préposé et le représentant des chargeurs en même temps qu'il est celui de l'armateur : en recevant les marchandises dans le navire qu'il commande, le capitaine, dit-on, contracte personnellement envers les chargeurs des obligations analogues à celles du voiturier dans les transports terrestres ; la loi l'institue le mandataire des chargeurs pour tout ce qui a trait à la conservation et au transport des marchandises.

C'est là une pure affirmation qui ne repose sur rien : où est le texte qui établit ce prétendu mandat légal du capitaine par rapport aux chargeurs ? où est le principe duquel il découle ? — D'ailleurs ce mandat est rationnellement inconcevable : le capitaine est incontestablement le mandataire conventionnel de l'armateur ; or les intérêts des chargeurs sont en opposition avec ceux de l'armateur ; dès lors le capitaine ne peut pas être en même temps le mandataire des chargeurs ; cette représentation en partie double est inadmissible. — Enfin, pour remplir ce prétendu mandat légal des chargeurs, le capitaine aurait indispensablement besoin du concours de l'équipage ; il faudrait donc en venir à considérer les gens de l'équipage comme étant, de leur côté, les préposés légaux des chargeurs !

Toutes ces complications sont un produit d'une conception erronée de l'affrètement que j'ai dénoncée dès le début : la plupart de nos auteurs s'obstinent à

considérer ce contrat comme un louage du navire, même quand il consiste dans la promesse de transporter des marchandises ; mais ils ne peuvent s'empêcher de reconnaître qu'au fond il y a bien là un transport ; ne pouvant faire jouer le rôle de voiturier au fréteur, qu'ils ont bien inutilement affublé du rôle de bailleur, ils ont imposé ce rôle au capitaine.

La réalité des choses est infiniment plus simple : quand l'affrètement a pour objet un transport de marchandises, c'est un pur contrat de transport ; le fréteur est lui-même le voiturier, et le capitaine n'est que le préposé et l'agent d'exécution de l'armateur. C'est ainsi que les choses se passent sur terre ; il n'y a aucune raison pour qu'il en soit autrement sur mer ; « le capitaine n'est pas plus le mandataire légal des chargeurs que le conducteur d'un train de chemin de fer n'est le mandataire des expéditeurs (1) » ; il peut seulement être amené par les circonstances à agir comme gérant d'affaires des chargeurs en même temps que comme préposé de l'armateur.

Il faut donc maintenir que les obligations nées du contrat d'affrètement, tout en étant exécutées par le capitaine, pèsent directement sur l'armateur, c'est-à-dire sur le fréteur.

301. — Ces obligations sont nombreuses ; mais, pour être présentées d'une manière complète et exacte, elles doivent être réparties en trois catégories : les obligations communes à tous les fréteurs, les obligations spéciales au fréteur-bailleur, et les obligations spéciales au fréteur-transporteur.

(1) De Courcy, *Questions de Droit maritime*, IV.

SECTION I^{ere}

Obligations communes à tous les Fréteurs

302. — Que l'affrément constitue une location du navire ou qu'il constitue un simple contrat de transport, le fréteur est toujours tenu de mettre, en temps voulu, et de maintenir pendant le délai convenu, à la disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité.

303. — I. — En lui même, le navire que le fréteur doit mettre à la disposition de l'affréteur peut être un navire quelconque, ou bien ce doit être un navire déterminé, selon que l'affrément a porté lui-même sur un navire non désigné ou sur tel navire en particulier.

304. — Quand le navire frété a été désigné, il arrive souvent que le tonnage en ait été indiqué. Alors, et à moins de réserve expresse en sens contraire, le fréteur est garant du tonnage déclaré par lui ou par son capitaine ; et celui-ci en est responsable de son côté, parce qu'il y aurait faute de sa part à ne pas connaître la capacité du navire qu'il commande.

Si donc le tonnage réel est inférieur au tonnage déclaré, le fréteur et le capitaine sont passibles de dommages-intérêts envers l'affréteur (art. 289 C. de com.) ; en outre il y a lieu à une réduction proportionnelle du fret ; enfin si la différence de tonnage était assez importante pour empêcher l'affréteur d'atteindre le but en vue duquel il avait conclu l'affrément, l'affréteur pourrait obtenir du tribunal la résiliation du contrat en vertu des principes généraux.

305. — Mais le fréteur et le capitaine ne sont pas responsables de l'insuffisance du tonnage si cette insuffisance n'excède pas un quarantième, parce qu'alors elle est insignifiante, ou si le tonnage déclaré par eux

est celui porté au certificat de jauge, parce qu'alors l'inexactitude de leur déclaration est excusable (art 290 C. de com.).

Toutefois cela n'est vrai qu'autant que cette inexactitude a été commise de bonne foi, par suite d'une erreur ; si c'était sciemment que le fréteur ou le capitaine eussent déclaré une portée supérieure au tonnage réel du navire, ils seraient responsables de la différence sans restriction (pour peu qu'elle fût appréciable), parce que la fraude doit toujours être réprimée.

306. — Lorsque l'insuffisance de tonnage excède un quarantième, — étant, par exemple, de trois quarantièmes, — le fréteur est responsable de toute l'insuffisance, — trois quarantièmes, — et non pas seulement de la différence entre le déficit et la tolérance légale, — deux quarantièmes.

307. — II. — Quel que soit le navire mis par le fréteur à la disposition de l'affréteur, ce navire doit être en état de naviguer dans de bonnes conditions (art. 297 C. de com.).

Sans cela le fréteur serait responsable envers l'affréteur, et le capitaine le serait avec lui, car il aurait commis une faute personnelle en acceptant le commandement d'un navire incapable de tenir la mer.

308. — Le fait que le navire aurait fait l'objet d'un procès-verbal de visite favorable ne suffirait pas pour couvrir la responsabilité du capitaine et celle de l'armateur (art. 297, alin. 2) ; en effet le procès-verbal de visite fait bien présumer la navigabilité du navire ; mais, étant un acte purement administratif, il ne la prouve pas d'une manière irréfragable.

Mais l'affréteur ne serait pas recevable à se plaindre du mauvais état de navigabilité du navire mis à sa disposition, s'il était prouvé qu'il avait connaissance de cet état quand il a conclu l'affrètement, car alors il aurait affréter le navire tel quel.

D'un autre côté, le fréteur ou le capitaine pourraient valablement stipuler qu'ils ne seraient pas responsables si, contrairement à leur opinion et aux procès-verbaux de visite, on venait à découvrir que le navire n'était pas en bon état au moment du départ. En effet, dans ce cas encore, l'affréteur n'aurait pas à se plaindre, parce qu'il aurait pris le navire tel quel. — Seulement cette clause de non-responsabilité ne peut servir qu'à un fréteur ou à un capitaine de bonne foi, c'est-à-dire qui ignoraient vraiment les vices du navire, car autrement elle serait frauduleuse.

309. — Toutes les fois que la mauvaise navigabilité du navire au départ engage la responsabilité du fréteur et du capitaine, elle les rend possibles de dommages-intérêts envers l'affréteur ; en outre elle peut entraîner la résiliation de l'affrétement, et par suite la perte du fret pour l'armateur (art. 297, alin. 1, C. de com.).

Il y a lieu à dommages-intérêts dans tous les cas indistinctement où l'armateur et le capitaine sont responsables du mauvais état du navire, quelles qu'aient été les conséquences de ce mauvais état, car dans tous les cas ce mauvais état aura été préjudiciable à l'affréteur ; seulement le montant des dommages-intérêts sera plus ou moins élevé selon l'importance du préjudice éprouvé par l'affréteur.

309 bis. — Y a-t-il lieu aussi dans tous les cas à la résiliation de l'affrétement ? — Il est naturel qu'elle soit encourue par le fréteur quand le mauvais état du navire est découvert avant le départ et rend le voyage impossible, ou encore lorsqu'étant découvert après le départ, il est tel qu'il rende impossible l'arrivée à destination ; alors en effet le fréteur n'a pas exécuté ses obligations, ce qui donne lieu à la résolution du contrat en vertu de l'art. 1184 du Code civil.

Mais il arrive quelquefois que le mauvais état du

navire n'est découvert qu'au cours du voyage, et qu'il n'empêche pas le navire d'arriver à destination, parce que le capitaine fait réparer le navire coûte que coûte, et parvient àachever le voyage. — Même dans ce cas l'opinion dominante est que le fréteur a encouru la résiliation du contrat avec perte du fret ; ainsi le veut, dit-on, l'art. 297, qui ne fait aucune distinction ; et on ajoute que c'est la juste punition de la témérité ou de l'insouciance de l'armateur, qui n'a pas craint d'exposer à un sinistre l'équipage et la cargaison du navire.

Cette solution doit être rejetée comme contraire aux principes et à l'équité. Lorsque le navire, malgré son mauvais état, est parvenu à destination, le contrat a été exécuté tant bien que mal par le fréteur, et il n'est pas admissible que l'affréteur puisse le faire résilier pour éviter d'en payer le prix ; on ne doit pas croire que le Code ait voulu permettre cela à l'affréteur par cela seul qu'il a posé une règle dans des termes trop généraux. D'ailleurs il ressort de la place qu'occupe l'art. 297 dans le Code, que cet article a envisagé, comme l'article qui le précède, l'art. 296, l'hypothèse où le navire ne peut pas achever le voyage, laissant ainsi sous l'empire des seuls principes généraux l'hypothèse inverse, celle où, grâce à des réparations de fortune, le navire parti en mauvais état parvient à destination. Or, d'après les principes, le contrat étant alors exécuté, quoique dans des conditions défectueuses, doit être maintenu, et des dommages-intérêts infligés au fréteur sont une punition suffisante de cette mauvaise exécution.

SECTION II

Obligation spéciale du fréteur-bailleur

310. — Lorsque l'affrètement constitue vraiment un louage du navire, le fréteur est tenu, en outre de

l'obligation étudiée dans la section précédente, et qui, pour lui, est une obligation de délivrance, d'une autre obligation : comme tout bailleur, il doit garantir à son locataire l'affréteur la paisible jouissance du navire pendant la durée de l'affrètement (art. 1719 C. civil).

Cette obligation n'a rien de spécial aux matières maritimes, elle est régie par le droit commun, auquel il suffit de se référer.

SECTION III

Obligations spéciales au fréteur-transporteur

311. — Lorsque l'affrètement constitue un contrat de transport, le fréteur est tenu, en outre de l'obligation étudiée dans la 1^{re} section, de cinq autres obligations.

Il doit : 1^o recevoir et arrimer dans son navire les marchandises à transporter ;

2^o en délivrer un connaissement ;

3^o veiller à leur conservation ;

4^o les transporter à destination sans retard ;

5^o les délivrer à qui de droit.

312. — Le fréteur est tenu et responsable de ces obligations, non seulement envers les chargeurs, mais aussi envers les destinataires, pour lesquels les chargeurs ont implicitement stipulé en même temps que pour eux-mêmes.

§ 1^{er}. — RÉCEPTION ET ARRIMAGE DES MARCHANDISES

313. — Le fréteur doit recevoir à bord de son navire la quantité de marchandises qu'il s'est engagé à transporter. Il ne pourrait s'y refuser que si les marchandises qui lui sont apportées par les chargeurs étaient dangereuses, ou compromettantes, ou de dimensions excessives.

314. — Le fréteur, ou plutôt le capitaine, doit surveiller l'embarquement des marchandises, et les *arrimer* convenablement à bord, c'est-à-dire les faire placer et disposer de manière à ce qu'elles ne nuisent pas à la manœuvre du navire et ne soient pas endommagées pendant le voyage.

L'arrimage varie naturellement avec l'état du navire, avec la nature des marchandises, avec le voyage, etc. C'est ainsi que, pour des marchandises particulièrement susceptibles, il y a lieu au *fardage*, qui consiste à les entourer de matières isolantes.

315. — Quelquefois on convient que l'arrimage sera fait par les soins et aux frais du chargeur lui-même. Cela n'empêche pas, en principe, le fréteur et le capitaine d'en rester responsables, car l'arrimage n'en a pas moins lieu sous l'autorité et sous la surveillance du capitaine ; mais alors le fréteur et le capitaine pourraient décliner cette responsabilité par une clause expresse.

316. — Le capitaine est libre, en règle, d'arrimer les marchandises comme il l'entend, à ses risques et périls (1).

Toutefois il y a certains points sur lesquels sa liberté à cet égard a été restreinte par la loi.

317. — D'abord il est défendu de charger des marchandises sur le plancher du premier pont (tillac) du navire, sauf cependant dans la navigation au petit cabotage (art. 229 C. de com.).

(1) Le capitaine n'est même pas tenu de faire constater le bon arrimage. Mais il peut y trouver avantage pour se ménager un moyen de couvrir sa responsabilité en cas d'accident ; aussi existe-t-il dans les ports importants des experts, appelés *arrimeurs-jurés*, auxquels les capitaines peuvent s'adresser dans ce but.

C'est qu'en effet les chargements sur le pont sont dangereux à la fois pour les navires, dont ils déplacent le centre de gravité, et pour les marchandises, qu'ils exposent aux intempéries et aux coups de mer. Mais ces dangers sont beaucoup moins grands dans le petit cabotage qui ne comporte que des traversées très courtes.

317 bis. — Du reste, même dans une navigation au petit cabotage, le chargeur pourrait stipuler que ses marchandises ne seront pas placées sur le pont, mais seront chargées *sous couverte*.

Réciprocement, dans une navigation au long-cours ou au grand cabotage, le chargeur pourrait consentir à ce que ses marchandises fussent placées sur le pont. Mais, pour éviter des contestations, la loi veut que ce consentement soit donné par écrit (art. 229) ; cela n'empêche pas qu'il pourrait être prouvé aussi par l'aveu ou par le serment, peut-être même par témoins s'il y avait un commencement de preuve par écrit, ou s'il s'agissait de marchandises dont la valeur ne dépasserait pas 150 francs.

318. — Si le capitaine chargeait des marchandises sur le pont sans l'assentiment des chargeurs ou malgré leur défense (selon que la navigation serait au long cours ou au petit cabotage), il engagerait sa responsabilité et celle de son armateur (art. 229 C. de com.).

319. — Il faut ajouter que, dans les cas où le capitaine a le droit de charger sur le pont (1), il doit prendre

(1) La prohibition de charger sur le pont doit être appliquée au chargement dans la *dunette* ou dans le *rouf*, c'est-à-dire dans les cabines élevées sur le pont. L'autorisation de charger sur le pont entraînerait celle de charger dans la *dunette* ou le *rouf*, mais pas au-dessus.

certaines précautions spéciales qu'exige ce mode de chargement, attacher les marchandises, et au besoin les couvrir.

320. — En second lieu et en vertu d'une loi du 20 décembre 1892, un décret du 1^{er} décembre 1893 a posé des règles sur le fardage, et sur le chargement des barres de fer, des grains et des liquides.

§ 2. — DÉLIVRANCE D'UN CONNAISSEMENT

321. — Le fréteur doit fournir aux chargeurs une reconnaissance écrite, ou connaissance, de leurs marchandises (art. 222 C. de com.).

322. — Le connaissance doit être remis par le capitaine à chaque chargeur dans les 24 heures après l'embarquement des marchandises (art. 282, alin. 2, C. de com.).

Mais les marchandises peuvent avoir été déposées depuis plusieurs jours déjà par le chargeur dans les magasins du fréteur. D'un autre côté, le capitaine ne doit à chaque chargeur qu'un seul connaissance pour toutes les marchandises expédiées au même destinataire, et l'embarquement de ces marchandises a pu durer plusieurs jours. Donc la délivrance du connaissance serait souvent tardive par rapport à la remise des marchandises ; en pareil cas il est d'usage que l'armateur donne aux chargeurs, au moment même de la remise des marchandises, des reçus provisoires qui sont échangés ensuite contre de véritables connaissances.

§ 3. — CONSERVATION DES MARCHANDISES

323. — Le fréteur, et le capitaine qui le représente pendant le voyage, doivent veiller à la conservation des marchandises qui leur ont été confiées ; ils sont

« responsables des marchandises dont ils se chargent » (art. 222 C. de com.).

Cette responsabilité ne commence pas seulement au moment où les marchandises sont chargées dans le navire, pour finir au moment même où elles sont débarquées. Elle commence dès le moment où les marchandises ont été remises, n'importe en quel lieu, au fréteur ou à ses agents, pour être transportées par mer ; et elle ne finit qu'au moment où elles sont délivrées au destinataire par le fréteur ou par ses agents. — Preuve évidente que les obligations nées de l'affrtement pèsent directement sur l'armateur.

324. — I. — *Accidents dont le fréteur est responsable.* Comme tout voiturier, le fréteur est réputé avoir reçu en bon état les marchandises qui lui ont été confiées ; car il a pu les examiner en les recevant, et par cela seul qu'il les a prises sans observation, il a reconnu tacitement qu'elles étaient en bon état. Si donc par la suite il ne les restitue pas, ou s'il les rend détériorées, il est naturel qu'il soit responsable de cette perte ou de cette détérioration, et cela de plein droit, c'est-à-dire sans que les chargeurs ou destinataires aient rien d'autre à prouver contre lui que le fait même de la non-restitution ou de la détérioration.

Le fréteur ne pourrait échapper à cette responsabilité qu'en démontrant que les marchandises ont subi un sinistre provenant d'une cause qui lui est étrangère, c'est-à-dire d'une force majeure, ou d'un vice propre des marchandises, ou d'une faute du chargeur lui-même.

325. — *La force majeure* fait naturellement cesser la responsabilité du fréteur et celle du capitaine (art. 230 C. de com.), car nul n'a à répondre de la force majeure qui l'a empêché de faire ce qu'il avait promis (art. 1148 C. civil).

325 bis. — Il importe de remarquer à ce propos que, dans les transports maritimes, la force majeure se présente souvent avec ce caractère particulier qu'elle constraint le capitaine à détruire ou à détériorer lui-même les marchandises qu'il a pour devoir de conserver.

Par exemple, pendant le voyage, le capitaine manque d'argent pour faire face à une nécessité urgente, et est réduit à consommer ou à mettre en gage des marchandises (art. 234 et 249 C. de com.); ou bien le navire a besoin d'être allégé pour échapper à un péril imminent, et le capitaine fait jeter à la mer une partie de la cargaison (art. 410 C. de com.). — En pareil cas le capitaine a été constraint par la force majeure à porter la main sur les marchandises; sa responsabilité et celle de son armateur sont à couvert comme dans les cas de force majeure simple.

326. — Toutefois le capitaine et le fréteur invoqueraient en vain la force majeure, si l'action de cette force avait été précédée d'une faute commise par eux, et dont le résultat aurait été d'exposer les marchandises à l'action de la force majeure qui en a amené la perte ou la détérioration.

Par exemple, le navire s'est échoué sur un écueil inconnu, après que le capitaine avait dérouté; ou bien le navire a sombré après être parti en mauvais état ou avec un mauvais arrimage, et a fait naufrage.

327. — Les conséquences du *vice propre* des marchandises ne peuvent pas non plus être reprochées au fréteur et au capitaine (argument des art. 103 et 310 C. de com.). — On entend par vice propre, soit une détérioration antérieure au voyage, soit une disposition naturelle de la chose à s'altérer d'elle-même.

328. — Il en est de même des conséquences de la *faute du chargeur*, car celui-ci et ses cointéressés seraient mal venus à se plaindre d'un accident qu'il a provoqué.

Il y aurait faute du chargeur, par exemple, en cas d'emballage défectueux des marchandises, ou en l'absence de déclaration de la nature particulièrement susceptible de certains objets.

329. — Conformément aux principes généraux sur les preuves, c'est au fréteur et au capitaine de prouver la force majeure, le vice de la chose, ou la faute du chargeur, qu'ils allèguent pour s'exonérer de la responsabilité d'un sinistre.

Réiproquement, si les chargeurs ou destinataires répondraient que la force majeure invoquée par le fréteur a été précédée d'une faute imputable au fréteur ou à l'un de ses agents, ce serait à eux de prouver leur allégation.

Du reste la preuve peut être faite par les uns ou par les autres par tous les moyens, puisqu'il s'agit d'établir des faits.

330. — *Clauses de non-responsabilité.* — Le fréteur a un moyen plus radical de mettre sa responsabilité à couvert ; c'est de la décliner à l'avance par une convention faite avec les chargeurs.

A l'exemple de leurs confrères d'Angleterre, les armateurs français ont pris l'habitude d'insérer dans les chartes-parties ou dans les connaissances des clauses portant qu'ils ne répondront pas des fautes ou négligences (d'où le nom anglais de *clause de négligence*) de leurs équipages, quelquefois même de leurs fautes personnelles.

Ces clauses sont aussi dangereuses pour les chargeurs qu'elles sont avantageuses pour les armateurs ; aussi ont-elles suscité d'ardentes polémiques dans tous les pays des deux mondes, et soulevé l'une des controverses les plus vives et les plus touffues de tout le Droit privé.

A l'origine elles furent considérées comme immorales, illicites et non avenues. C'est, disait-on, un prin-

cipe absolu que nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes, car l'ordre public ne permet pas qu'une personne s'assure à l'avance l'impunité. Par suite on ne peut pas stipuler non plus qu'on ne répondra pas des fautes de ses préposés, car la responsabilité du préposant est basée sur l'idée qu'il a commis lui-même une faute en choisissant mal ou en surveillant mal ses préposés. — En un mot, les règles des art. 1382 et 1384 du Code civil sont des principes supérieurs auxquels les conventions privées sont impuissantes à déroger.

Ce système excessif, qui faisait trop bon marché de la liberté des conventions, ne put être maintenu longtemps, et bientôt on y apporta une atténuation notable qui constitua un second système. Les clauses de non-responsabilité sont nulles, disait-on encore, dans leur sens direct, et en tant qu'elles supprimeraient la responsabilité du fréteur ; mais, prises dans un sens détourné, elles ont un effet utile, celui d'empêcher le fréteur d'être responsable *a priori* des accidents arrivés aux marchandises : le fréteur deviendrait seulement responsable de ces accidents si les chargeurs ou destinataires réussissaient à prouver contre lui que les accidents sont dûs à une faute commise par lui ou par ses préposés. — En un mot, les clauses de non-responsabilité, sans avoir d'effet sur le fond, déplacent au moins le fardeau de la preuve.

Ces deux opinions ne reposaient, en réalité, que sur un préjugé. Le prétendu principe d'après lequel nul ne pourrait stipuler l'irresponsabilité de ses fautes, est une invention malheureuse de Pothier et de ses contemporains ; les jurisconsultes romains n'avaient jamais hésité à décider, et avaient montré par des exemples pratiques, que tout contractant peut stipuler l'irresponsabilité de ses fautes non dolosives, c'est-à-

dire non intentionnelles (Digeste, L., t. 17, *de regulis juris*, fragm. 23).

La était la vérité, et cela a été mis en pleine lumière, de nos jours, par la pratique quotidienne d'un contrat que les Romaius n'avaient pas connu, le contrat d'assurance. L'assurance a pour but et pour résultat de protéger l'assuré non seulement contre les dommages à lui causés par la force majeure ou le fait des tiers, mais aussi contre ceux causés par les fautes de ses employés, ou même par ses fautes personnelles, du moment où ses fautes personnelles ne sont pas volontaires ou inexcusables (exemple, l'assurance contre l'incendie) ; il n'y a là rien que de très moral et de très licite.

Ainsi l'armateur pourrait faire couvrir par une assurance la responsabilité des fautes de ses préposés, ou de ses fautes personnelles, sauf ses fautes personnelles volontaires, et peut-être aussi ses fautes trop lourdes (1). Donc il peut écarter à l'avance et dans la même mesure cette responsabilité par une clause du contrat d'affrétement, car le résultat juridique et pratique des deux procédés est identique (2).

Cette troisième solution a justement triomphé en doctrine dans tous les pays ; elle a été adoptée par la jurisprudence belge (3), et par la jurisprudence hollandaise. Mais notre jurisprudence française ne s'y est ralliée que moyennant une distinction assez subtile,

(1) La question de savoir si la faute lourde doit être assimilée au dol est une question de droit commun sujette à discussion.

(2) Vainement a-t-on objecté que les clauses de non-responsabilité ne comportent aucune charge, tandis que les assurances comportent des primes ; c'était une erreur matérielle, car la non-responsabilité des armateurs correspond à un abaissement de leurs tarifs.

(3) Cassation belge, 12 novembre 1885 (Sirey, 1887, 4, 9).

qui constitue une transaction entre les deux dernières solutions doctrinales : par d'innombrables arrêts elle a décidé que les clauses de non-responsabilité stipulées par les armateurs sont pleinement valables et complètement efficaces en ce qui concerne les fautes des préposés qui échappent en fait à la direction et à la surveillance des armateurs, c'est-à-dire les capitaines et gens d'équipage ; — mais qu'au contraire, en ce qui concerne les fautes des armateurs eux-mêmes, et celles des agents employés à terre par les armateurs, elles ont seulement pour effet de mettre la preuve de ces fautes à la charge des chargeurs ou destinataires (1).

331. — Tout en proclamant la validité des clauses de non-responsabilité, il faut avouer qu'elles sont exceptionnelles et susceptibles de dégénérer en abus. Aussi convient-il de ne les admettre que sous certaines réserves.

Avant tout, il faut qu'elles aient été acceptées par les chargeurs. C'est ce qui a lieu lorsque ces clauses sont insérées dans des connaissances que les chargeurs ont signés, ou dont ils se sont servis eux-mêmes sans y avoir apposé leur signature. Mais il ne suffirait pas que le fréteur eût déclaré dans des annonces ou prospectus qu'il déclinait toute responsabilité.

332. — D'un autre côté, les clauses de non-responsabilité doivent être interprétées restrictivement.

D'abord, pour qu'on puisse leur donner pour effet de supprimer la responsabilité des fautes, il faut qu'elles soient conçues en termes assez larges pour englober les fautes ; si elles ne visaient que certains accidents ou dommages, elles ne feraient qu'intervertir la preuve,

(1) Cassation 14 mars 1877, 9 novembre 1898, 5 décembre 1910 (Sirey, 1879, 1,423 ; 1899, 1,398 ; 1911, 1,129. — Dalloz, 1877, 1,449 ; 1899, 1,243.)

et laisseraient aux intéressés la possibilité de faire renaître la responsabilité du fréteur en prouvant que l'accident est dû à une faute. — C'est ainsi qu'il faut entendre les clauses de non-responsabilité du « *bris* », de la « *casse* », de la « *mouillure* », et d'une manière plus générale, des « *avaries* ».

Ensuite, même quand les clauses de non-responsabilité visent les fautes, elles ne doivent être appliquées qu'à la catégorie de fautes visée : par exemple, si l'armateur a stipulé qu'il ne répondra pas des *fautes nautiques*, il n'échappera qu'à la responsabilité des fausses manœuvres du navire, et restera responsable des *fautes commerciales*, c'est-à-dire de celles commises dans le maniement des marchandises.

De même encore, si les clauses de non-responsabilité visent les fautes de certaines personnes, elles ne peuvent pas être appliquées aux fautes d'autres personnes : par exemple, si l'armateur a stipulé qu'il ne répondrait pas des faits du capitaine et de l'équipage, il reste responsable de ses fautes personnelles, et même de celles d'employés ou agents étrangers à l'équipage du navire frété.

333. — Enfin on comprendrait, et il serait peut-être désirable que le législateur réglementât les clauses de non-responsabilité, pour en supprimer les inconvénients.

Il ne faudrait pas songer à étendre aux transports maritimes la solution brutale et excessive (on l'a bien vu pendant la dernière guerre) qu'une loi du 17 mars 1905 a édictée pour les transports terrestres, en déclarant nulle et non avenue toute clause de non-responsabilité ; les rédacteurs de la loi de 1905 ont déclaré eux-mêmes qu'elle ne s'appliquait pas au commerce maritime. On ne pourrait, en effet, prohiber complètement les clauses de non-responsabilité dans les affrétements sans porter un coup mortel à notre marine, en imposant

aux armateurs français une lourde charge dont leurs concurrents étrangers continueraient à s'affranchir.

Beaucoup plus séduisante est l'idée, qui a été portée plusieurs fois devant le Parlement, de prohiber les clauses de non-responsabilité pour les fautes dites commerciales, en les validant expressément pour les fautes nautiques ; c'est ce qui a été fait aux Etats-Unis par une loi de 1893 qui est connue sous le nom de *Harter Act*, puis au Canada et en Australie. — Pourtant cette autre solution serait, elle aussi, dangereuse pour notre marine si elle n'était pas adoptée par les autres pays européens en même temps que par la France ; en outre, si raisonnable qu'elle soit en elle-même, elle repose sur une distinction très délicate, qui serait une source de contestations incessantes chez nous, comme elle l'est déjà en Amérique.

Il serait facile de trouver dans notre pratique française un remède infiniment plus simple et plus adéquat aux inconvénients des clauses de non-responsabilité. Dans la plupart des connaissances modernes, ces clauses sont accompagnées d'une autre clause par laquelle les armateurs offrent aux chargeurs de leur procurer immédiatement une assurance qui, en réalité, serait pour les chargeurs une garantie très préférable à la responsabilité des armateurs, et dont le coût est compensé par l'abaissement du fret consenti, en fait, par les armateurs. Il suffirait de transformer cet excellent usage en une obligation imposée par la loi aux armateurs, pour que tous les intérêts fussent sauvagardés.

334. — II. — Conséquences des accidents arrivés aux marchandises. — Les conséquences juridiques de la perte ou de la détérioration des marchandises confiées par les chargeurs au fréteur sont très différentes selon

que celui-ci est ou n'est pas responsable de ces accidents.

335. — 1^{re} *Hypothèse : accidents engageant la responsabilité du fréteur.* — Lorsque le fréteur est responsable d'un accident arrivé aux marchandises, il doit des dommages-intérêts au chargeur ou au destinataire.

Ces dommages-intérêts seront plus ou moins considérables selon la gravité de l'accident, et, à défaut d'un règlement amiable entre les parties, ils seraient fixés par le tribunal d'après les principes du droit commun (art. 1149-1151 C. civil).

Ils pourraient aussi être fixés à l'avance et à forfait par une clause de l'affrètement (art. 1152 C. civil) ; et il est à remarquer que la validité des clauses limitatives de la responsabilité des armateurs n'a jamais été mise en doute, bien que ces clauses constituent, pour partie, des clauses de non-responsabilité.

Seulement, nonobstant ces clauses, l'indemnité redeviendrait intégrale si les chargeurs ou destinataires réussissaient à prouver que les accidents sont dûs à un fait volontaire de l'armateur.

336. — Le paiement des dommages-intérêts ainsi dûs aux chargeurs ou destinataires est garanti par un privilège sur le navire (art. 191 et 280 C. de com.), privilège spécial au Droit maritime.

337. — Indépendamment de cette indemnité, les chargeurs ou destinataires pourraient-ils se dispenser de payer le fret, en considérant l'affrètement comme résilié ? — Cela dépend de la gravité de l'accident.

En cas de perte totale des marchandises, ils n'auraient même pas besoin de faire prononcer la résiliation du contrat par la justice ; l'affrètement tombe de lui-même, faute d'objet. — Toutefois les chargeurs ou destinataires devraient payer le fret s'ils réclamaient

comme indemnité la valeur des marchandises à destination.

En cas de perte partielle ou d'avaries, le contrat pourrait être résilié pour le tout, mais cette fois par décision judiciaire, si les marchandises étaient hors de service et qu'elles fussent laissées pour compte au fréteur, car alors l'accident dégénère en perte totale pour les intéressés.

Que si la perte partielle ou les avaries n'avaient pas détruit l'utilité des marchandises, la perte partielle donnerait lieu, de plein droit, à une résiliation proportionnelle du contrat, donc à une réduction du fret, à la condition toutefois que cette perte eût une certaine importance ; — quant aux simples avaries, elles ne sauraient autoriser les chargeurs ou destinataires à laisser les marchandises pour compte, ni même à demander une réduction du fret ; les dommages-intérêts qui leur sont dûs sont alors la seule conséquence de l'accident.

338. — 2^e *Hypothèse : accidents n'engageant pas la responsabilité du fréteur.* — Lorsque le fréteur n'est pas responsable des accidents arrivés aux marchandises, il ne peut être question de dommages-intérêts dûs par lui aux chargeurs ou destinataires ; mais ceux-ci n'auraient-ils pas du moins droit à la résiliation du contrat, ce qui les dispenserait de payer le fret ?

Cela dépend des cas. — Avant tout il faut s'attacher à la cause du sinistre. Or cette cause peut être : soit une force majeure ayant atteint directement les marchandises, soit un sacrifice imposé au capitaine par la nécessité, soit le vice propre des marchandises, soit la faute du chargeur, soit même une faute du fréteur ou de ses agents, mais couverte par une clause de non-responsabilité.

339. — A. — Si les marchandises ont été détruites ou avariées par une *force majeure* directe, il faut faire une sous-distinction entre la perte, soit totale, soit partielle, et les avaries.

340. — A bis. — Lorsque la force majeure a entraîné une perte de marchandises, le contrat est résilié de plein droit, et le fret cesse d'être dû, dans la mesure où les marchandises ont péri : pour le tout en cas de perte totale, pour partie en cas de perte partielle. Le Code de commerce dit formellement qu' « il n'est dû aucun fret « pour les marchandises perdues par naufrage ou « échouement, pillées par des pirates ou prises par les « ennemis » (art. 302, alin. 1).

C'était déjà la solution du Droit romain (Digeste L. XIX, t. 2, fragment 15, § 6), ce fut celle du Droit coutumier, et elle se retrouve dans toutes les législations étrangères modernes.

L'ancienneté et l'universalité de cette règle sont la meilleure preuve de son excellence. Pourtant la plupart des auteurs français la dénoncent comme contraire aux principes généraux : dans un louage de choses (et l'affrètement, disent-ils, est un louage du navire), la force majeure qui empêche le locataire de jouir de la chose louée n'entraîne la résiliation du bail et la cessation du loyer que pour l'avenir (art. 1722 C. civil) ; donc le chargeur devrait être obligé de payer le fret jusqu'au jour de l'accident, car il a joui du navire jusqu'à ce moment.

Ces critiques sont inexactes, parce qu'elles viennent d'une conception erronée de l'affrètement, et elles sont la condamnation de cette conception. L'affrètement est ici purement et simplement un transport, c'est-à-dire une sorte de louage d'ouvrage par entreprise. Or, en cas de perte fortuite des choses confiées à un entrepreneur, le Code civil (art. 1790) décide, sans que per-

sonne ait jamais trouvé à y redire, que l'entrepreneur n'a droit à aucun salaire. L'art. 302 du Code de commerce ne fait qu'appliquer logiquement cette règle de droit commun au fréteur ; et rien n'est plus naturel, car du moment où les marchandises périssent en route, l'expéditeur ne retire aucune utilité du transport partiel déjà effectué, et le fréteur n'a pas rempli son obligation ; *munera vehendi functus non est*, comme disait la loi romaine ; dès lors il n'a droit à aucun salaire.

340 bis. — Mais la convention contraire est possible, et elle est connue sous le nom de clause de *fret acquis*.

Le fréteur peut stipuler que, malgré la perte accidentelle des marchandises, il conserverait le fret qui lui aurait été payé d'avance (art. 302, alin. 2) ; il pourrait même stipuler que le fret, payable seulement à destination, lui serait dû à tout événement, car ce que la loi dit de l'une des formes de la clause s'applique à l'autre par identité de motifs.

341. — *A ter.* — Lorsque la force majeure a causé seulement des détériorations aux marchandises, le chargeur ne peut pas, en principe, obtenir la résiliation du contrat avec dispense de payer le fret, même en laissant les marchandises pour compte au fréteur (art. 310, alin. 1, C. de com.).

C'est encore une règle ancienne, qui vient du Droit coutumier, et qui a passé dans les législations étrangères. Cependant elle a soulevé, elle aussi, des critiques de valeur inégale.

On reproche souvent à l'art. 310 d'être en contradiction avec l'art. 302, parce que la détérioration peut être telle qu'elle enlève toute valeur aux marchandises, et qu'elle équivaille ainsi à la perte. — Sous cette forme, la critique n'est pas exacte : au point de vue juridique, il y a une différence essentielle entre la détérioration et la perte, et par suite la loi a pu les traiter différem-

ment ; si le fréteur perd son fret en cas de perte, même accidentelle, des marchandises, c'est parce qu'il ne remplit pas — malgré lui, il est vrai, — son obligation de transport à destination ; au contraire, dans le cas de détérioration des marchandises, si grave que soit cette détérioration, le fréteur conduit les marchandises à destination, *munere vehendi functus est*, et par conséquent, dans la rigueur des principes, il a droit à son salaire.

Mais, à force d'être logique, cette solution est contraire à l'équité et aux besoins de la pratique. Il est d'une rigueur extrême de contraindre le chargeur à payer intégralement le port de marchandises qui sont peut-être tellement avariées qu'elles n'ont plus de valeur ; c'est à ce point de vue qu'il est vrai de dire que la détérioration équivaut, pour le chargeur, à la perte, et qu'il est injuste de rendre sa condition plus dure dans un cas que dans l'autre.

Les législateurs maritimes l'ont compris eux-mêmes, car ils ont tempéré par une exception la règle du paiement intégral du fret malgré la détérioration des marchandises : si les marchandises sont des liquides en futailles, et que ces liquides aient coulé au point que les fûts soient presque vides, les futailles peuvent être abandonnées pour le fret (art. 310, alin. 2).

Mais pourquoi avoir restreint cela aux liquides en fûts, alors qu'on pourrait en dire autant d'autres marchandises, telles que des grains ou des farines en sacs ? Il serait à souhaiter que l'exception fût convertie en règle, et que, par une dérogation équitable aux principes, les chargeurs et destinataires fussent admis par la loi à abandonner au fréteur les marchandises détériorées fortuitement, afin de se dispenser d'en payer le fret. Du reste c'est ce qui se passe le plus souvent dans la pratique, et en fait l'art. 310 du Code de commerce

n'est guère appliqué, les armateurs ayant le bon esprit de ne pas s'en prévaloir.

341 bis. — La convention des parties peut déroger aux dispositions de l'art. 310, comme à celles de l'art. 302, soit en généralisant la faculté pour les chargeurs et destinataires, d'abandonner pour le fret les liquides en vidange, soit au contraire en écartant cette faculté même pour les liquides (*clause vide comme plein*).

342. — B. — Si les marchandises ont souffert d'un sacrifice fait par le capitaine dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, il y a ceci de particulier que le chargeur est en droit de se faire rembourser par les autres intéressés la valeur de ses marchandises (art. 234 et 415 C. de com.).

Par suite le chargeur ne peut pas invoquer la perte de ses marchandises pour faire résilier le contrat et éviter de payer le fret : étant remis par l'indemnité (contribution) qu'il reçoit dans une situation aussi approchée que possible de celle où il serait si ses marchandises étaient arrivées à bon port, il doit intégralement le fret (art. 298 et 301 C. de com.).

343. — C. — Si les marchandises ont péri ou ont été avariées par suite de leur *vice propre*, le chargeur ne peut pas se refuser à payer le fret, sous prétexte de résiliation du contrat (art. 310, alin. 1, C. de com.) ; c'était à lui à ne pas faire voyager des marchandises trop susceptibles.

Seulement il résulte de l'alinéa 2 de l'art. 310 que, s'il s'agissait de liquides en fûts, et que ces liquides eussent coulé par suite de leur vice propre, par exemple par suite de leur fermentation qui aurait fait éclater les fûts, le chargeur pourrait abandonner les futailles au fréteur pour tout fret. Cette exception, qui était équitable mais insuffisante dans le cas de force majeure,

est d'une criante injustice en cas de vice propre des marchandises.

343 bis. — Du reste ici encore les règles légales peuvent être modifiées par la convention, et sont souvent laissées de côté.

344. — D. — Si les marchandises ont péri ou ont été avariées par le *fait du chargeur*, par exemple par suite d'un emballage défectueux, le chargeur ne peut pas refuser de payer intégralement le fret ; c'est évident.

Et ici heureusement il n'y a pas à faire d'exception pour les liquides en fûts, l'art. 310 ne visant pas le cas de faute du chargeur.

345. — E. — Enfin si les marchandises ont péri ou ont été détériorées par une *faute* du fréteur ou de ses agents *couverte par une clause de non-responsabilité*, on a enseigné et il a été jugé que le chargeur n'en devait pas moins payer le fret, parce que la clause de non-responsabilité équivaudrait, de la part du fréteur, à une clause de fret acquis.

Solution regrettable basée sur une exagération. La vérité est que les clauses de non-responsabilité reviennent à assimiler les fautes à des cas fortuits ; par suite, conformément à l'art. 302, le chargeur doit être admis à ne pas payer tout ou partie du fret lorsque les marchandises ont péri en tout ou en partie, ou sont détériorées au point d'être inutilisables. C'est bien assez que le fréteur évite de payer indemnité au chargeur, ce serait trop qu'il pût se faire payer le fret comme s'il avait bien exécuté le contrat.

§ 4. — TRANSPORT A DESTINATION

346. — Le capitaine, représentant du fréteur, doit transporter les marchandises à destination dans le délai fixé par la convention, ou à défaut de convention expresse sur ce point, dans le délai fixé par l'usage.

Pour cela le capitaine doit d'abord partir le plus tôt possible après la fin du chargement, dans les 48 heures d'après les usages.

Ensuite il doit suivre la route la plus directe et la moins périlleuse, à moins d'indication contraire dans la charte-partie ou dans le conocissement.

Il ne doit relâcher en route, ou faire escale dans les ports intermédiaires qu'autant que la charte-partie ou le conocissement l'y autorisent. Encore bien moins ne doit-il dérouter ni rétrograder, c'est-à-dire se détourner de sa route ou revenir en arrière, que s'il y a été autorisé par le chargeur.

347. — Si le transport n'est pas effectué jusqu'à destination, ou s'il n'est pas effectué dans le délai voulu, le fréteur est, en principe, responsable de cet inconvénient envers le chargeur et le destinataire.

348. — I. — *Cas de responsabilité du fréteur.* — Lorsque les marchandises confiées au fréteur n'arrivent pas à destination, — sans d'ailleurs avoir péri, — ou lorsqu'elles y arrivent en retard, de plein droit le fréteur est responsable de ce fait (art. 295, alin. 1, C. de com.).

Mais le fréteur peut s'exonérer de cette responsabilité en prouvant que l'inconvénient dont on lui fait grief provient d'une cause qui lui est étrangère, c'est-à-dire soit d'une force majeure, soit du fait du chargeur lui-même.

349. — A. — *La force majeure* affranchit évidemment le fréteur et le capitaine de toute responsabilité pour inaccomplissement ou retard du transport.

Toutefois il en serait autrement si la force majeure avait été provoquée par une faute de l'armateur ou du capitaine. — Par exemple, si le capitaine fait naufrage, ou s'il est obligé de s'arrêter en route pour faire radoubler le navire, parce qu'il est parti avec un navire

en mauvais état, l'armateur sera responsable du défaut d'arrivée à destination ou du retard (art. 297 C. de com.) ; — il en serait de même si le navire était arrêté par un gouvernement à raison de faits de contrebande commis par le capitaine.

350. — Il faut ajouter une remarque importante : lors même que la force majeure n'aurait été précédée d'aucune faute, elle ne justifie complètement le fréteur que si elle a rendu impossibles le voyage ou sa continuation ; si au contraire elle n'a fait qu'ajourner le départ ou la continuation du voyage, la force majeure justifie seulement le retard dans le transport, mais elle n'en justifierait pas l'inachèvement.

Par exemple, si une tempête ou un abordage causent au navire des avaries qui peuvent être réparées en route, il y a cause légitime de retard (art. 296, alin. 1), mais ce ne serait pas une cause légitime d'inachèvement du voyage.

351. — Supposons même qu'au lieu de causer seulement des avaries susceptibles d'être réparées en route, le sinistre subi par le navire en ait entraîné l'innavigabilité ou la perte : le navire est irréparable, ou il a fait naufrage, ou encore il a été pris par des ennemis ; il y a alors force majeure bien caractérisée. Pourtant cela n'entraînera pas nécessairement l'inachèvement du transport, et il pourra en résulter un simple retard.

En effet, si les marchandises ont été sauvées, il peut se faire que le capitaine trouve à louer un autre navire sur lequel il transborderait la cargaison et la conduirait à destination.

Alors s'élève une question qui a été diversement résolue selon les époques et selon les pays : y a-t-il simple faculté pour le capitaine de louer un autre navire pour achever le transport, ou obligation stricte de chercher un autre navire dans ce but ?

Aujourd'hui on reconnaît généralement, en France et dans la plupart des autres pays, que c'est positivement une obligation. Le Code de commerce dit en effet formellement que, si le navire est devenu innavigable en route, « le capitaine est tenu d'en louer un autre » (art. 296 et 391) ; et la règle doit être évidemment la même dans tous les cas de perte du navire.

Mais autre question : d'où dérive cette obligation du capitaine ? D'après les auteurs français, ce ne serait pas du contrat d'affrètement, car, à les en croire, ce contrat a été résilié *ipso facto* par la perte du navire, comme tout louage de choses est résilié par la destruction de la chose louée (art. 1722 C. civil) ; ce serait d'un mandat imposé par la loi au capitaine de pourvoir aux intérêts des chargeurs en leur absence.

J'ai déjà dit à quel point cette manière de comprendre la nature de l'affrètement et le rôle du capitaine est inexacte en elle-même. Lorsque l'affrètement consiste, comme ici, dans la promesse de transporter des marchandises, il n'est pas autre chose qu'un contrat de transport ; or, dans un tel contrat, c'est au transporteur de s'arranger pour arriver à destination, et tant qu'il n'y est pas parvenu, il est lié par le contrat original. Si le navire, qui n'était que l'instrument du transport, vient à défaillir, le contrat d'affrètement n'en subsiste pas moins ; c'est au fréteur de remplacer, si possible, son navire par un autre pour exécuter le contrat, et, à cet égard comme à tous autres, il a pour agent d'exécution le capitaine. C'est donc en vertu du contrat d'affrètement et comme représentant de l'armateur, que le capitaine est tenu de louer un autre navire pour remplacer celui qu'il commandait, et y transborder la cargaison — Il y a de cela une preuve décisive : le capitaine ne peut matériellement achever le voyage qu'avec le concours de son équipage ; or il

ne pourrait pas donner d'ordres à l'équipage au nom des chargeurs, il ne le peut que comme préposé de l'armateur.

Quelle que soit la cause de l'obligation ainsi imposée au capitaine, cette obligation implique que la perte du navire justifie seulement par elle-même le retard occasionné dans le transport par la recherche et la location d'un autre navire, et par le transbordement de la cargaison. La perte du navire ne justifierait l'inachèvement du transport que si le capitaine établissait qu'il lui a été impossible de se procurer un autre navire dans des conditions raisonnables, ou encore que la continuation du voyage lui a été interdite par la volonté expresse ou par l'intérêt évident des chargeurs.

352. — B. — Un *fait du chargeur* peut empêcher le fréteur de transporter les marchandises à destination, ou retarder le transport ; comme si le chargeur ne remet pas ou tarde à remettre les marchandises au fréteur dans le lieu de départ, ou s'il les retire en route. Il est évident qu'alors le fréteur n'encourt aucune responsabilité ; à moins cependant que le fait du chargeur n'ait été provoqué par la faute du fréteur ou de ses agents, telle que le mauvais état du navire ou les mauvais soins donnés à la cargaison.

352 bis. — Il faut remarquer qu'à ce point de vue un fait du capitaine pourrait être considéré comme émanant du chargeur, et par conséquent pourrait couvrir la responsabilité du capitaine et celle du fréteur, quelque étrange que cela paraisse au premier abord. — Par exemple, si des marchandises se trouvent avariées en route au point de ne pouvoir être conservées, le capitaine agira au mieux des intérêts du chargeur en les vendant sur place ; cette vente rendra impossible le transport à destination ; mais alors le capitaine aura agi comme gérant d'affaires du chargeur, et tout doit

se passer comme si les marchandises avaient été retirées en route par celui-ci.

353. — Lorsque le fréteur ou le capitaine allèguent une force majeure ou un fait du chargeur pour décliner la responsabilité du défaut de transport à destination, ou d'un retard, c'est à eux d'en faire la preuve. — Réciproquement si le chargeur prétendait que la force majeure invoquée par le fréteur a été précédée d'une faute commise par celui-ci ou ses agents, il aurait à établir cette faute.

La preuve peut, du reste, être faite de part et d'autre par tous les moyens.

354. — II. — *Conséquences du défaut de transport ou du retard.* — Ces conséquences sont très différentes selon que le fréteur est ou n'est pas responsable de l'inconvénient survenu.

355. — 1^{re} *Hypothèse.* — Lorsque le fréteur est responsable du défaut de transport à destination ou d'un retard dans le transport, il doit au chargeur des dommages-intérêts ; ces dommages-intérêts sont ordinairement réglés par experts (art. 295 C. de com.), mais l'expertise n'a rien d'obligatoire ; quelquefois ils sont réglés à forfait par une clause de l'affrètement.

Le paiement de ces dommages-intérêts n'est pas garanti par un privilège, car le Code de commerce (art. 191) ne donne privilège aux chargeurs que pour la perte ou l'avarie de leurs marchandises.

356. — En outre d'une indemnité, le chargeur pourrait-il obtenir la résiliation du contrat, pour éviter de payer le fret ? — Cela dépend de la gravité de l'inconvénient subi par lui.

Au cas de défaut total et au cas d'inachèvement du transport, le chargeur pourrait obtenir du tribunal la résiliation complète du contrat et la dispense entière de payer le fret, car l'inexécution même partielle d'un

contrat peut en entraîner la résolution totale (art. 1184 C. civil). C'est ainsi que l'art. 297 du Code de commerce prive le fréteur de tout fret dans le cas où le mauvais état du navire a empêché l'arrivée à destination.

Dans le cas de simple retard, le chargeur ne peut pas, en principe, faire résilier le contrat, même partiellement et même en offrant de laisser les marchandises pour compte au fréteur ; en effet le transport ayant été complètement effectué, le prix en est intégralement dû, sauf dommages-intérêts pour le retard.

Toutefois il en serait autrement si, par suite de circonstances spéciales, le retard enlevait toute utilité au transport, comme s'il s'agissait de marchandises expédiées pour un marché ou pour une fête, et qui arriveraient après ce marché ou cette fête.

357. — *2^e Hypothèse.* — Lorsque le fréteur n'est pas responsable du défaut de transport ou du retard dans le transport, le chargeur ou destinataire ne peut pas lui réclamer de dommages-intérêts (art. 276 et 277 C. de com.).

Mais n'aurait-il pas droit à la résiliation de l'affrètement, ce qui le dispenserait de payer tout ou partie du fret ?

Cela dépend des cas, et avant tout il faut s'attacher à la cause qui a entravé le transport. Cette cause peut être soit une force majeure, soit le fait du chargeur.

358. — *A.* — Si le transport a été empêché ou retardé par une *force majeure*, il faut sous-distinguer entre le défaut complet de transport, l'inachèvement, et le simple retard.

359. — *A bis.* — Si un obstacle de force majeure a rendu impossible le voyage entier en empêchant le départ du navire, de plein droit le contrat est résilié, et le fret cesse d'être dû pour le tout. — Par exemple, si, avant le départ du navire, il y a interdiction de

• commerce avec le pays de destination, les conventions
 • sont résolues sans dommages-intérêts de part ni
 • d'autre », et chacune des parties supporte les frais
 déjà faits par elle en pure perte (art. 276 C. de com.).

Le contrat est résilié de plein droit pour partie, et le fret cesse d'être dû dans la même proportion, lorsque la force majeure survenant en route a rendu impossible la continuation du voyage. — Par exemple, le navire est devenu innavigable en route, ou bien il a fait naufrage, mais les marchandises ont été sauvées ; — ou encore il a été capturé par des ennemis ou des pirates, mais la cargaison a été relâchée ou rachetée ; d'ailleurs le capitaine n'a pas trouvé à louer un autre navire pourachever le voyage et a laissé les marchandises sur le lieu de l'événement (autrement l'accident n'aurait causé qu'un retard) ; alors, dit le Code de commerce, « le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé » (art. 296, alin. 3, et art. 303, alin. 1).

360. — Le *fret proportionnel* qui est ainsi dû par le chargeur n'est pas seulement un *fret de distance*, comme on le dit souvent. Sans doute il sera calculé surtout d'après la distance parcourue, mais il faut tenir compte aussi des difficultés et des dépenses de la navigation, qui peuvent être beaucoup plus considérables dans une partie du parcours, et qui influent singulièrement sur « l'avancement du voyage ».

360 bis. — Le fret proportionnel est, quoi qu'en disent d'éminents auteurs, parfaitement conforme aux principes juridiques. En effet l'affrètement est un contrat de transport, c'est-à-dire une sorte de louage d'ouvrage par entreprise (1) ; or en cas de résiliation par cas fortuit d'un marché de ce genre, l'entrepreneur a droit à un salaire proportionnel à la valeur des ouvrages

(1) V. *supra*, n° 276.

faits (art. 1796 C. civil) ; de même le fréteur a droit à un fret proportionnel à l'importance du parcours accompli ; c'est logique (1).

Mais le fret proportionnel, tel qu'il est organisé par le Code de commerce, présente en pratique un inconvénient grave : quelquefois il dépasse le prix que le chargeur peut trouver des marchandises laissées en route par le capitaine, et alors le transport partiel, loin de profiter au chargeur, lui fait éprouver une perte. On a conclu de là qu'en cas d'inachèvement du transport par force majeure, le chargeur devrait être complètement dispensé de payer le fret ; et c'est le système en vigueur en Angleterre, aux Etats-Unis et en Belgique.

La conclusion est excessive : en elle-même l'institution du fret proportionnel est rationnelle et équitable, car un transport est un ouvrage qui peut se faire et se fait souvent par fractions, donc qui peut être payé pour partie ; elle demanderait seulement à être amendée par une limitation qui est indiquée par le droit commun ; d'après le Code civil, le maître d'un ouvrage interrompu accidentellement ne doit payer à l'entrepreneur un salaire proportionnel aux travaux déjà faits qu'autant que ces travaux lui sont utiles (art. 1796) ; le chargeur ne devrait de même avoir à payer à l'armateur un fret proportionnel que jusqu'à concurrence

(1) Faute d'avoir aperçu la corrélation très étroite qui existe entre l'affrètement et le louage d'ouvrage par entreprise, beaucoup d'auteurs prétendent que l'institution du fret proportionnel est une application de l'art. 1722 du Code civil, et une preuve que l'affrètement est toujours un louage du navire. On voit qu'il n'en est rien, et au contraire si on y regarde de près, on peut constater que la proportion de la loi maritime n'est pas celle du Code civil dans l'art. 1722, mais bien plutôt celle de l'art. 1796.

de la valeur des marchandises sauvées, ainsi que le décient très justement les Codes allemand et scandinaves.

361. — Il y a un cas particulier où l'application des règles ordinaires sur l'inachèvement du transport par force majeure serait moins satisfaisante, et qu'à cause de cela le Code de commerce a réglementé d'une manière spéciale ; c'est celui où, après le départ du navire, il survient une interdiction de commerce avec le pays de destination tout entier (1).

Il y a alors ceci de particulier que le plus souvent le capitaine ne laissera pas les marchandises en route, comme dans les cas ordinaires d'inachèvement du transport, mais qu'il les ramènera à leur point de départ ; et il faut tenir compte au fréteur de ce retour. Pour cela nos législateurs ont réparti entre le fréteur et le chargeur la perte pécuniaire résultant du double trajet fait inutilement par le navire : le chargeur paiera le fret de l'aller en entier, quoique le voyage ne lui ait servi à rien, et le fréteur ne recevra aucun fret pour le retour, quoiqu'il ait rapporté les marchandises du chargeur (art. 299 C. de com.).

362. — *A ter.* — Si une force majeure a seulement retardé le transport, le chargeur ne peut pas, en principe, refuser de payer intégralement le fret.

Par exemple, si le capitaine est arrêté par le mauvais temps, ou est contraint de faire radoubler le navire

(1) Si l'interdiction de commerce survenue pendant le voyage portait seulement sur le port de destination du navire, il n'y aurait pas inachèvement du transport. En effet, à moins d'ordres contraires du chargeur, le capitaine devrait alors se rendre dans un des ports voisins du même pays, qui serait resté ouvert (art. 279 C. de com.) ; le voyage serait ainsi réalisé par à peu près, et le chargeur devrait payer le fret intégral.

pendant le voyage après un accident, « les conventions subsistent », et « l'affréteur est tenu de payer le fret en entier » (art. 277, et 296, alin. 1, C. de com.).

362 bis. — Il est encore d'autres cas de force majeure qui, bien que beaucoup plus graves en eux-mêmes, peuvent aboutir au même résultat. — Au lieu d'avoir seulement besoin d'être radoubé en route, le navire est devenu innavigable, ou a fait naufrage, ou a été capturé ; mais, les marchandises ayant été sauvées, le capitaine a réussi à louer un autre navire, sur lequel il les a transbordées et avec lequel il les a conduites à destination. Il est évident alors qu'il y a seulement retard dans le transport, et par suite le chargeur doit payer l'intégralité du fret.

Mais quel est ce fret que le chargeur doit ainsi en entier au fréteur ? Car en pareil cas il y a à la fois deux frets : celui convenu à l'origine entre les chargeurs et le fréteur, et, pour la seconde partie du voyage, le fret moyennant lequel le capitaine a loué un autre navire ; or ce second fret ne sera presque jamais du même taux que le premier. La question est alors de savoir pour qui sera la différence en plus ou en moins qui peut exister entre le second fret et le premier.

D'après une opinion très autorisée, ce serait pour les chargeurs. En effet, dit-on, ce n'est pas comme représentant de l'armateur, ni en vertu du contrat d'affrétement, que le capitaine a remplacé son navire innavigable ou perdu, car la perte du navire a mis fin à la location du navire ; c'est comme mandataire légal des chargeurs, et agissant au mieux de leurs intérêts en leur absence, que le capitaine a conclu le nouvel affrètement. Dès lors les chargeurs ne doivent au fréteur qu'une part proportionnelle du fret primitif jusqu'au transbordement, et pour le surplus ils doivent prendre à leur compte le nouveau fret, tel qu'il a été promis

par leur mandataire, le capitaine. — D'ailleurs, ajoute-t-on, rien n'est plus juste.

Outre que ce système est basé sur une conception de l'affrément que je crois absolument erronée (1), il est irrémédiablement condamné par un texte du Code de commerce duquel il résulte que le chargeur doit toujours au fréteur le fret primitif. En vertu de l'art. 302, si les marchandises venaient à périr fortuitement sur le second navire, le chargeur ne devrait aucun fret, car l'art. 302 ne distingue pas selon que les marchandises ont péri sur un navire ou sur un autre ; or, si un événement postérieur au transbordement peut ainsi faire disparaître tout le fret primitif, c'est donc qu'en principe ce fret primitif était encore dû tout entier par le chargeur même après le transbordement.

Dans la rigueur des principes, c'est l'intégralité du fret primitif, ni plus ni moins, que les chargeurs devraient payer au fréteur, et la différence qui peut exister entre le second fret et le fret primitif serait pour le fréteur. En effet ce n'est pas en vertu de je ne sais quel mandat des chargeurs que le capitaine a loué un autre navire ; c'est tout simplement en vertu du contrat primitif d'affrément, qui n'a nullement pris fin par la perte du navire, simple instrument d'exécution de ce contrat, et c'est pour accomplir les obligations imposées à l'armateur par ce contrat.

Toutefois le Code de commerce n'a admis cela qu'avec une réserve importante, qui conduit nécessairement à une distinction. Si le nouveau fret est inférieur au fret primitif, la règle est maintenue : le chargeur doit payer l'intégralité du fret primitif (argument de l'art. 302), et le fréteur profitera de la différence en moins. — Mais

(1) V. *supra*, nos 276 et 300.

si le nouveau fret est supérieur à l'ancien, il est fait exception à la règle : le chargeur doit rembourser au fréteur la différence en plus ; cela résulte très clairement de l'art. 393 du Code de commerce ; en effet cet article impose à l'assureur des marchandises d'indemniser le chargeur de l'excédent du fret, ce qui implique que le chargeur a dû payer lui-même cet excédent.

La solution mitigée qui résulte ainsi nécessairement des textes, est impossible à expliquer d'une façon satisfaisante en partant de l'idée de l'affrément-louage et du capitaine mandataire légal des chargeurs. Elle se justifie très bien, au contraire, en partant de l'idée de l'affrément-transport et du capitaine préposé de l'armateur. En effet le contrat d'affrément, qui survit à la perte du navire, oblige le fréteur à transporter les marchandises jusqu'à destination moyennant un prix de (par exemple, 10.000 francs) ; du moment où le transport est achevé, il est naturel que le fréteur ait droit à cette somme de 10.000 francs, c'est-à-dire à l'intégralité du fret original, alors même que le second fret serait moins élevé, car, ayant rempli toutes ses obligations, il doit recevoir tout son salaire. — Mais il est naturel aussi que le fréteur ait le droit de réclamer au chargeur l'excédent du fret nouveau, lorsque ce fret est plus cher que le fret original, car il ne s'était engagé à effectuer le transport que moyennant 10.000 francs, et il n'aurait pas cette somme si il devait en distraire ce qu'il lui a fallu payer de plus pour remplacer son navire.

363. — Bien qu'en principe le simple retard par force majeure laisse subsister le contrat d'affrément, avec obligation pour le chargeur de payer intégralement le fret, la volonté du chargeur peut modifier la situation.

En effet il est loisible au chargeur, en pareil cas, de retirer ses marchandises, afin de ne pas subir des

lenteurs ou un transbordement qu'il jugerait préjudiciables à ses intérêts. — Si le chargeur fait cela, le retard dans le transport par force majeure fait place à l'inachèvement du transport par le fait du chargeur, ce qui est un cas tout différent.

364. — B. — Si le transport a été empêché ou retardé par le *fait du chargeur*, il faut encore ici sous-distinguer entre le défaut de transport, l'inachèvement du transport, et le simple retard.

365. — B *bis*. — Lorsque le chargeur a rendu impossible le voyage entier en renonçant à faire partir ses marchandises, le droit commun voudrait qu'il fût tenu de donner au fréteur des dommages-intérêts qui pourraient s'élever jusqu'à la totalité du fret ; car, d'après les principes généraux, un contrat ne peut pas être résilié par la volonté unilatérale de l'une des parties.

Mais la loi maritime s'est montrée plus facile pour le chargeur ; elle a considéré que des causes très variées et très graves peuvent amener le chargeur à renoncer au transport de ses marchandises, et que le chargeur subirait une perte ruineuse s'il pouvait être condamné à payer quand même un fret qui est souvent considérable ; elle a pensé que, *tant que les choses sont entières*, la moitié de ce fret serait un dédommagement suffisant pour le fréteur. « Si l'affréteur, dit l'art. 288, alin. 3, « du Code de commerce, sans avoir rien chargé, rompt « le voyage avant le départ, il paiera en indemnité au « capitaine la moitié du fret convenu ».

Toutefois il n'en est ainsi, en principe, que tant que le chargement n'est pas commencé ; sans doute le chargeur pourrait plus tard encore renoncer au voyage, car on ne peut le contraindre à subir un transport qui ne lui conviendrait plus ; mais alors, et à moins d'avoir une cause légitime pour retirer ses marchandises, il devrait le fret entier (art. 288, alin. 4).

Par exception, le chargeur est libre de résilier le contrat et de retirer ses marchandises, en ne payant que la moitié du fret, même après le chargement et jusqu'au départ du navire, lorsque l'affrètement a été fait à cueillette (art. 291, alin. 1, C. de com.). — Cette latitude donnée au chargeur à cueillette a évidemment pour but d'établir une sorte de réciprocité entre lui et le fréteur à cueillette, qui s'est réservé le droit de résilier le contrat s'il ne trouve pas à compléter le chargement de son navire(1). — Seulement, si le chargeur à cueillette retire ainsi ses marchandises après les avoir chargées, il supportera tous les frais occasionnés par ce retrait (art. 291, alin. 2).

366. — Dans tous les cas, pour que le chargeur puisse renoncer au transport en ne payant que la moitié du fret, il faut qu'il ne charge rien, ou si c'est un chargeur à cueillette, qu'il retire tout. S'il expédiait moins de marchandises qu'il n'en avait le droit, tant pis pour lui : « l'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, est tenu de payer le fret en entier » (art. 288, alin. 1, et alin. 4, C. de com.). *Le vide se paie comme le plein.*

367. — Le fait que l'indemnité due par le chargeur qui renonce complètement au voyage a été fixée à forfait par la loi à la moitié du fret stipulé, a fait donner à cette indemnité le nom de *demi-fret*. Mais il ne faudrait pas conclure de là que c'est un fret réduit, car aucun fret ne peut être dû quand l'affrètement est résilié *ab initio* ; ce sont en réalité des dommages-intérêts auxquels les règles spéciales du fret ne doivent pas être appliquées.

368. — Quand le transport de tout ou partie de la cargaison convenue a été empêché par le chargeur,

(1) V. *supra*, n° 280.

qui y a renoncé, certaines dépenses sont épargnées par là même au fréteur ; puis il peut arriver que le fréteur trouve à conclure avec des tiers d'autres affrétements en remplacement de celui qui a été rompu en tout ou en partie par le premier chargeur. Celui-ci peut-il demander que les économies et les nouveaux frets résultant de là viennent en déduction de ce qu'il doit payer au fréteur ?

Non certainement quand il doit le demi-fret dans les termes des art. 288, alin. 3, et 291, car il s'agit alors d'une indemnité forfaitaire, et comme telle irréductible.

Mais il en est autrement lorsque le chargeur doit le fret entier en vertu des alinéas 1 et 4 de l'art. 288 : alors la déduction des économies faites par le fréteur est indiquée par les principes généraux ; celle des nouveaux frets résulte des textes du Code (art. 287, alin. 2, et art. 288, alin. 4), mais elle est très critiquable en soi.

368 bis. — Cette attribution des nouveaux frets à l'affréteur originaire suppose d'ailleurs résolue une question préalable : le fréteur ou son capitaine sont-ils libres de conclure, en arrière de l'affréteur primitif, des affrétements de remplacement ? — Cela dépend de l'étendue de l'affrétement primitif.

Lorsque l'affréteur a seulement stipulé le transport d'une certaine quantité de marchandises, et qu'il laisse du vide dans le navire, le fréteur et le capitaine sont maîtres de faire compléter le chargement par des tiers, car l'affréteur n'aurait aucune raison de s'y opposer. — Au contraire, si l'affréteur a retenu la totalité du navire, « le capitaine ne peut prendre d'autres « marchandises sans le consentement de l'affréteur » (art. 287, alin. 1, C. de com.), car alors le navire tout entier doit rester à la disposition de l'affréteur, et celui-ci pourrait réclamer au fréteur des dommages-intérêts si son droit n'était pas respecté.

369. — La règle d'après laquelle le chargeur qui empêche le transport par son fait, doit payer le fret entier, ou au moins le demi fret, reçoit exception dans le cas où il aurait de justes motifs pour renoncer au voyage ; par là il faut entendre des motifs tirés, non pas de considérations personnelles au chargeur, mais des conditions mêmes du voyage, comme si le navire était en mauvais état, ou si une guerre survenue depuis le contrat rendait le voyage périlleux ; alors le chargeur pourrait obtenir de la justice la résiliation de l'affrétement, et la dispense de payer quoi que ce soit du fret.

370. — B ter. — Lorsque le chargeur, par son fait, a rendu impossible l'achèvement du transport, en retirant ses marchandises en route, il ne peut pas, en principe, se dispenser de payer intégralement le fret (art, 293 C. de com.).

Il faut considérer qu'il y a ainsi inachèvement du transport par le fait du chargeur lorsque, dans un voyage d'aller et retour, le chargeur ne fournit pas de chargement de retour. En pareil cas, on aurait pu prétendre qu'il y avait deux voyages distincts, et que le chargeur pouvait renoncer au voyage de retour en payant seulement le fret de l'aller et le demi-fret du retour. Mais le Code de commerce en a décidé autrement : ne voyant dans l'aller et le retour qu'un seul et même voyage, il n'admet pas le chargeur à renoncer au voyage de retour après avoir fait faire le voyage d'aller, et il le condamne à payer l'intégralité du fret malgré qu'il ne charge pas le navire au retour (art. 294, alin. 2).

371. — Le chargeur qui renonce à continuer le voyage doit, non seulement payer le fret entier, mais en outre supporter tous les frais entraînés par sa détermination.

Mais d'autre part il ne doit le fret intégral que sous

déduction des dépenses que le capitaine aurait faites pour les marchandises dans la dernière partie du voyage, et que le retrait des marchandises a épargnées.

Le chargeur pourrait même déduire de son fret le montant d'un autre fret que le capitaine aurait reçu de tiers chargeurs pour d'autres marchandises embarquées en route à la place de celles retirées par le chargeur originaire (art. 294, alin. 2, C. de com.).

372. — La règle d'après laquelle le chargeur qui empêche par son fait l'achèvement du transport doit payer au fréteur le fret entier, cesse de s'appliquer dans le cas où le chargeur aurait de justes motifs pour retirer ses marchandises ; alors il ne devrait le fret qu'en proportion de ce que le voyage serait avancé, et pour le surplus il y aurait résiliation du contrat.

Ici encore il faut entendre par justes motifs ceux tirés des conditions mêmes du transport. Il en est ainsi avant tout en cas de faute du capitaine (art. 293 C. de com.), par exemple, mauvais entretien du navire, déroutement, mauvais soins donnés à la cargaison, etc. Il en est de même dans certains cas de force majeure : par exemple, si le navire est arrêté en route par une tempête, ou par une quarantaine, ou par le besoin de réparations, ce retard purement fortuit ne porte par lui-même aucune atteinte au contrat d'affrètement ; mais s'il se prolonge, ou s'il expose les marchandises à une détérioration rapide à cause de leur nature particulièrement susceptible, le chargeur aura un juste motif de reprendre ses marchandises, et il ne devra qu'un fret proportionnel.

Il faut en dire autant du cas où le capitaine, ne pouvant continuer le voyage sans se créer des ressources pour subvenir aux besoins urgents de la navigation, s'apprêterait à vendre ou à engager des marchandises de la cargaison ; alors les chargeurs « pourraient s'oppo-

« ser à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé » (art. 234, alin. 3. C. de com.). — Seulement, dans cette hypothèse particulière, la loi du 14 juin 1841, qui a complété sur ce point le Code de commerce, a subordonné le droit de retrait des chargeurs à une condition spéciale : c'est que la cargaison entière soit ainsi reprise par tous ses propriétaires. Alors en effet la libre disposition du navire est rendue à l'armateur, et le voyage n'est pas continué, ce qui permet de réduire le fret. Tandis que, si une portion de la cargaison était laissée sur le navire par certains chargeurs, faute d'entente entre tous pour reprendre l'ensemble, le voyage devrait être continué par le capitaine ; et alors le fréteur ne serait pas suffisamment rémunéré par un fret partiel : ayant à faire face aux dépenses du voyage entier, il aurait besoin de toucher tout le fret sur lequel il avait compté ; par conséquent l'intégralité du fret devrait lui être payée même par les chargeurs qui auraient repris leurs marchandises (art. 234, alin. 4).

De même encore, si le capitaine, ayant perdu son navire, en avait loué un autre pour y transborder la cargaison et la conduire à destination, les chargeurs devraient être admis à reprendre leurs marchandises en ne payant qu'un fret proportionnel, et cela quand même le nouveau navire vaudrait l'ancien, car le seul fait du transbordement est un danger pour les marchandises. — Toutefois, quand le nouveau navire vaut l'ancien, peut-être conviendrait-il d'exiger, par analogie, sinon par *a fortiori* de ce que la loi de 1841 a décidé pour le cas de réquisition des marchandises, que tous les chargeurs fussent d'accord pour s'opposer au transbordement.

Au contraire, il ne faut pas considérer le chargeur

comme ayant, à ce point de vue, un juste motif d'interrompre le voyage, dans le cas où il y aurait urgence à vendre des marchandises qui dépériraient par l'effet d'un vice propre ou par suite d'avaries accidentelles, indépendamment d'ailleurs de toute prolongation du voyage. Il est vrai et on a objecté que le chargeur n'agirait pas alors par pur caprice ; mais il obéirait à des considérations tirées uniquement de son intérêt personnel, puisque les conditions du transport ne seraient nullement changées ; donc il y aurait bien retrait volontaire des marchandises, et l'intégralité du fret serait due par le chargeur.

Cette solution devrait être maintenue alors même que ce serait le capitaine qui, de sa propre initiative, aurait vendu en route, dans l'intérêt du chargeur, des marchandises avariées, car le capitaine aurait agi comme gérant d'affaires du chargeur, et tout devrait se passer comme si les marchandises avaient été retirées en route par le chargeur lui-même.

373. — B quater. — Si le chargeur, par son fait, avait seulement retardé le transport, il devrait évidemment payer le fret intégralement. — Il en serait de même dans le cas où le transport aurait été retardé par une mesure administrative (force majeure) qui aurait été provoquée par une faute du chargeur.

Non seulement le chargeur n'aurait droit alors à aucune réduction du fret, mais au contraire il pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers le fréteur (art. 294 C. de com., alin. 1).

§ 5. — DÉLIVRANCE DES MARCHANDISES

374. — Le capitaine, lorsqu'il est arrivé à destination, ou à l'endroit où le voyage se terminerait pour lui, à la suite d'un accident, doit débarquer les mar-

chandises, et les remettre sans délai au destinataire ou à ses représentants.

Matériellement la délivrance des marchandises se fait d'une manière variable selon les circonstances : tantôt directement par *mise à quai*, et tantôt *sous palan* ou *le long du bord*, c'est-à-dire sur rade et sauf au destinataire à faire porter les marchandises à terre sur de petites embarcations diversement dénommées selon les pays.

375. — Il peut s'élever des contestations entre le capitaine et le destinataire sur l'identité et sur la quantité(1) des marchandises. Pour se prémunir contre les réclamations possibles des destinataires, réclamations auxquelles ils seraient fort en peine de répondre, les capitaines ajoutent ordinairement dans les connaissances, après la désignation des marchandises, les expressions « que dit être », ou « tels quels », ou « sans garantie des marques », etc.

C'est là tout simplement une variété des clauses de non-responsabilité ; et, chose curieuse, la validité n'en a jamais été contestée. — Mais, comme ces clauses ne visent que des cas particuliers de responsabilité, elles ne font que déplacer le fardeau de la preuve(2) ; grâce à elles, les marchandises délivrées par le capitaine sont considérées comme étant identiquement celles qui avaient été remises au fréteur par le chargeur ; mais le destinataire pourrait entreprendre de prouver le contraire, et il pourrait le faire par tous les moyens, même par présomptions.

(1) Pour certaines marchandises il y a des *tolérances* ou *freintes* auxquelles les destinataires doivent se prêter, parce que la nature de ces marchandises les expose presque fatalement à subir un *déchet de route* entraînant un déficit sur la quantité.

(2) V. *supra*, n° 332.

376. — Faute de délivrance, ou en cas de retard dans la délivrance, le fréteur encourrait la même responsabilité, et serait passible envers les chargeurs et destinataires des mêmes indemnités qu'en cas de perte non justifiée des marchandises, ou de retard non justifié dans le transport.

Les dommages-intérêts pour défaut de délivrance sont garantis aux affréteurs par un privilège sur le navire (art. 191 et 280 C. de com.)

377. — Le destinataire auquel les marchandises doivent être délivrées, c'est le porteur régulier du connaissance, c'est-à-dire la personne au profit de laquelle le connaissance a été souscrit, ou celle à laquelle il a été transmis par le mode de cession correspondant à la forme du titre (signification, endossement, ou simple tradition, selon que le connaissance est nominatif, à ordre, ou au porteur).

Si le destinataire avait donné à un tiers mandat de recevoir les marchandises, c'est à ce tiers, appelé *consignataire de la cargaison*, que les marchandises devraient être remises.

378. — Le capitaine doit, sous peine d'engager sa responsabilité et celle du fréteur, faire délivrance à la première personne qui se présente pour recevoir les marchandises en justifiant de sa qualité ou de son pouvoir (1); et cela alors même qu'il connaît l'existence d'autres personnes qui pourraient avoir des droits sur les marchandises, du moment où ces personnes n'auraient pas fait opposition à la délivrance.

(1) Il faut noter que, dans le cas où le connaissance est à ordre, les marchandises pourraient être réclamées par le porteur d'un endossement irrégulier, parce que cet endossement, tout en n'ayant pas transmis la propriété des marchandises, vaudrait procuration pour les recevoir (art. 138 C. de com.).

Que si ces personnes se présentaient ensuite, même munies d'autres exemplaires du connaissance, elles n'auraient rien à réclamer au capitaine et à l'armateur, d'autant moins qu'en fait les connaissances portent généralement une clause d'après laquelle « un des con-naissements accompli, les autres de nulle valeur ». Il ne resterait à ces personnes que la ressource de disputer les marchandises à celui qui en aurait obtenu livraison, et ce différend serait tranché par les tribunaux conformément aux règles du droit commun, en dehors du capitaine et du fréteur.

379. — Si au moment où le capitaine s'apprête à faire délivrance des marchandises, plusieurs porteurs d'exemplaires différents du connaissance se présentaient ensemble pour les réclamer, le capitaine ne pourrait pas se faire juge de leurs droits ; il n'aurait qu'à mettre les marchandises en dépôt dans un magasin public, ou chez une personne désignée par les intéressés ou par la justice, et à laisser les tribunaux décider à qui les marchandises doivent être attribuées.

380. — Que si, au contraire, le capitaine ne trouvait personne à qui remettre les marchandises, il ferait nommer par le tribunal de commerce un tiers consignataire entre les mains duquel il déposerait les marchandises.

Quelquefois les capitaines ont la précaution de faire désigner d'avance un consignataire par le chargeur dans le connaissance. Ou même ils stipulent que, faute de retraitement des marchandises par le destinataire, ils pourront les déposer à terre aux frais et risques des intéressés ; mais alors, pour ne pas faire dégénérer cette clause en abus, ils ne doivent procéder à la mise des marchandises à terre qu'avec les précautions d'usage.

CHAPITRE IV

Obligations de l'affréteur

381. — Bien que le Code de commerce ait envisagé les obligations de l'affréteur comme celles d'un expéditeur de marchandises, il convient de les répartir, de même que celles du fréteur, en trois catégories, selon qu'elles sont communes à tous les affréteurs, ou spéciales à l'affréteur-locataire, ou spéciales à l'affréteur-chARGEUR.

382. — En ce qui est des obligations de l'affréteur chargeur, la plupart d'entre elles (celles qui se réalisent à la fin du voyage) sont exécutées, en fait, par le destinataire.

Celui-ci en devient même personnellement tenu par cela seul qu'il se porte *réclamateur*, c'est-à-dire quand il prend livraison des marchandises ; car, en profitant du transport, il en assume les charges. Cela d'ailleurs ne fait pas disparaître l'obligation originaire du chargeur, à moins que le contraire n'ait été convenu.

SECTION 1^{ere}

Obligation commune à tous les affréteurs. Paiement du fret

383. — Tout affréteur, qu'il soit locataire du navire ou chargeur de marchandises, a pour obligation principale de payer le fret, qui est, pour l'un le loyer du

navire, et pour l'autre le prix du transport de ses marchandises.

384. — I. — Le montant du fret est fixé ordinairement par la convention des parties, et constaté par la charte-partie ou par le connaissancement (art. 286, alin. 2 et 3, C. de com.).

Du reste, comme il a été dit précédemment, la convention peut fixer le montant du fret de diverses manières : à temps, au voyage, au volume, au poids, à forfait, à la pièce ou *ad valorem* (1).

384 bis. — Lorsque le fret est à temps, il importe, pour le calculer, de connaître le moment où il commence à courir et le moment où il cesse de courir. — Dans le silence de la convention sur ce point, le Code de commerce fait courir le fret à temps du jour du départ du navire (art. 275) ; il eût été plus exact de le faire courir du jour où le navire a commencé à prendre charge, comme le font la plupart des lois étrangères. — Réci proquement le fret à temps cesse de courir le jour où le déchargement du navire est terminé.

385. — A défaut de convention expresse sur le montant du fret, ce montant serait le cours moyen du fret dans le port et à l'époque où l'affrément a été conclu, cours moyen auquel les parties seraient considérées comme s'étant référées.

386. — Dans un autre cas le montant du fret résulte d'une convention tacite : c'est celui où, l'affrément ayant pour objet un transport de marchandises, le chargeur chargerait plus de marchandises qu'il n'avait été convenu.

En pareil cas, le fréteur ou le capitaine auraient le droit strict de s'opposer au chargement de l'excédent, ou de faire mettre cet excédent à terre aux frais du

(1) V. *supra*, n° 281.

chargeur ; mais s'ils n'usent pas de cette faculté, le fréteur a droit à un fret supplémentaire qui, à moins d'un arrangement spécial, sera calculé sur le fret convenu (art. 288, alin. 2, C. de com.).

387. — Enfin il y a une hypothèse, voisine de la précédente, où il n'y a même plus de convention tacite, et où c'est de plein droit, indépendamment d'un véritable affrètement, qu'un fret serait dû ; c'est ce qui se produirait si un tiers introduisait clandestinement des marchandises sur un navire prêt à prendre la mer.

Ici plus encore que dans le cas précédent, si le fait est découvert avant le départ, le capitaine a le droit de faire mettre les marchandises à terre, aux frais et risques du chargeur clandestin (art. 292 C. de com.).

Mais il peut arriver que le capitaine n'use pas de ce droit, soit parce que s'étant aperçu de la présence des marchandises à bord, il les a tolérées, soit parce qu'il n'a découvert les marchandises qu'après le départ ; alors il n'est plus autorisé, en principe, à les décharger en route, parce que cela serait trop grave pour leur propriétaire.

Le capitaine ne pourrait décharger en route les marchandises embarquées clandestinement que s'il avait de justes motifs pour ne pas les garder : il en serait ainsi, par exemple, si ces marchandises compromettaient la sécurité du navire ou de la cargaison, soit par leur nature dangereuse, soit par la surcharge qu'elles donneraient au navire, ou encore si le navire avait été l'objet d'un affrètement total, et devait par suite être réservé tout entier aux marchandises de l'affréteur (argument de l'art. 287 C. de com.).

En dehors de ces cas exceptionnels, le capitaine étant obligé, une fois en route, de garder à bord les marchandises chargées à son insu, le propriétaire de ces marchandises en doit le fret à l'armateur ; et la loi

fixe ce fret au cours le plus haut du fret dans le port de départ (art. 292 C. de com.).

En outre, et en vertu des principes généraux, le chargeur clandestin pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers l'armateur, si le chargement non déclaré avait causé quelque préjudice à celui-ci.

388. — De quelque manière qu'ait été fixé le montant du fret, cette fixation une fois faite est invariable, en principe. Bien entendu les parties restent libres de modifier le fret d'un commun accord ; mais l'une d'elles ne serait pas recevable à demander contre l'autre une telle modification.

De là deux conséquences.

389. — 1^o — Le fréteur ne peut pas demander que le fret soit augmenté, lors même que le voyage s'effectuerait dans des conditions plus onéreuses pour lui qu'on ne l'avait prévu. C'est ainsi qu' « il n'y a lieu « à aucune augmentation de fret si une force majeure « arrive pendant le voyage » et le prolonge (art. 277, alin. 2, C. de com.).

Cela se comprend tout seul et va de soi quand le fret a été fixé à forfait, ou au voyage, ou au tonneau, etc... Mais comment faut-il l'entendre quand le fret est à temps ?

D'après la plupart des auteurs modernes, le fret cesserait de courir pendant la relâche ; c'est ce que dit positivement l'art. 300, alin. 4, pour le cas d'arrêt du navire par un gouvernement ; et on généralise cette disposition, en exceptant seulement le cas de quarantaine, pour lequel le maintien du cours du fret pendant l'arrêt résulte implicitement de l'art. 403, 5^o.

Cette solution est déraisonnable : contraire à tous les précédents historiques, en désaccord avec les principes juridiques, elle n'est même pas conforme aux textes du Code de commerce. Le Code proclame que

« les conventions subsistent » malgré les relâches forcées, donc aussi le cours du fret stipulé à temps ; et ce n'est nullement là une augmentation du fret, pas plus qu'il n'y en a une dans une autre hypothèse, celle où le chargeur doit un supplément de fret pour un excédent de chargement. — Il est vrai que l'art. 300 suspend le fret à temps en cas d'arrêt du navire par un gouvernement ; mais bien loin que ce soit là la règle, c'est une exception basée sur le caractère anormal de cette relâche ; et la preuve en est que, comme compensation à cette suspension du fret, le Code donne alors au fréteur le droit, exceptionnel et anormal, lui aussi, de faire contribuer les chargeurs à l'entretien de l'équipage pendant la détention du navire (art. 300, alin. 3, et 400, 6^o). Il y a au contraire retour à la règle quand l'arrêt du navire a une cause sanitaire, en un mot en cas de quarantaine ; alors le fret à temps n'est certainement pas suspendu, car la loi ne donne pas alors au fréteur le droit corrélatif de faire contribuer les chargeurs aux frais de la relâche (art. 403, 5^o) ; et pourquoi ? parce qu'il s'agit là d'un incident beaucoup moins anormal qu'un embargo, et qui laisse l'affrètement suivre son cours. Or le cours de l'affrètement conformément aux « conventions », comme dit l'art. 277, comporte le cours du fret à temps.

390. — 2^o — « En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret » (art. 309 C. de com.). Il ne le pourrait pas, par exemple, sous prétexte que le voyage a duré moins longtemps qu'on ne l'avait prévu.

Malgré les critiques dont cette règle a été l'objet, elle est parfaitement exacte, et n'est nullement en défaut dans les cas où il y a seulement fret proportionnel. En effet il ne faut pas confondre, comme le font trop souvent les auteurs, la diminution du fret avec la sup-

pression partielle du fret : la somme que l'affréteur doit payer à titre de fret peut se trouver réduite, même jusqu'à zéro, par suite d'événements divers qui amèneraient la résiliation partielle ou même totale du contrat ; mais alors c'est la créance même du fret qui disparaît en tout ou en partie ; le *taux* du fret, le « *prix du fret* » comme dit l'art. 309, n'est pas diminué pour cela, et la règle posée par la loi reste vraie.

391. — Le fret proprement dit peut être grossi de certains accessoires.

Les armateurs ont eu longtemps l'habitude de stipuler que les affréteurs devraient payer une certaine somme à titre de *chapeau* (ou *cape*, ou *chausses*) *du capitaine*. Cette stipulation faisait naître la question de savoir s'il fallait voir là une gratification pour le capitaine personnellement, ou un supplément de fret pour l'armateur ; aussi les fréteurs ont-ils quelquefois stipulé tout simplement un *primage* de tant pour cent sur le fret, qui était, à n'en pas douter, un accessoire du fret. Mais ces clauses sont de moins en moins usitées.

En outre du fret, l'affréteur doit payer les frais du contrat.

392. — II. — L'époque et le lieu où le fret doit être payé sont fixés par la convention des parties, sinon par l'usage. Le fret peut être payable en une seule fois au début de l'affrément, ou par fractions au cours de l'affrément, ou en une seule fois à la fin de l'affrément. Dans ce dernier cas, et lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises, il est d'usage de ne réclamer le fret au destinataire que vingt-quatre heures après la délivrance des marchandises.

393. — Le fret est dû par l'affréteur qui l'a promis. Mais quand l'affrément consiste en un transport de marchandises, le fret est souvent payé par le destina-

taire, qui s'en rend même personnellement débiteur en recevant les marchandises.

394. — Le fret est dû à l'armateur. Mais il est souvent versé au capitaine, et c'est ce que suppose la loi.

Quelquefois il est convenu que le fret sera payé au *consignataire du navire*, c'est-à-dire à une personne chargée par l'armateur de le représenter dans un port.

Du reste le capitaine ou le consignataire n'agissent que comme mandataires de l'armateur, et par conséquent l'affréteur peut leur opposer toutes les exceptions qu'il aurait à faire valoir contre l'armateur.

395. — Le paiement du fret est ou n'est pas entouré de garanties selon l'espèce d'affrètement dont il s'agit.

Aucune garantie spéciale n'existe lorsque l'affrètement constitue vraiment une location du navire, car, ni les principes généraux, ni les textes ne donnent de sûretés particulières au bailleur d'un navire, pas plus qu'au bailleur de tout autre meuble. — Au contraire il y a privilège lorsque l'affrètement constitue un transport de marchandises (art. 280), car le fréteur-transporteur doit être protégé comme tout voiturier.

396. — Le privilège du fréteur-transporteur porte sur les marchandises du chargeur ; mais il s'exerce *connaissance par connaissance*, parce qu'en pratique on admet qu'il y a autant de créances de fret distinctes qu'il y a de lots de marchandises représentés par des connaissances.

Le privilège garantit non-seulement le fret proprement dit, mais aussi les accessoires du fret ; il ne garantit pas le demi-fret dû en cas de renonciation au voyage, parce que c'est en réalité une indemnité qui n'a de fret que le nom.

Quelquefois le fret est réduit, en apparence, par le connaissance à une somme dérisoire, par exemple à un franc. C'est une manière, pour l'armateur, de renon-

cer à son privilège ; car le véritable fret est indiqué alors par une contre-lettre qui n'a de valeur qu'entre les parties et n'est pas opposable aux autres créanciers du chargeur.

Le privilège du fréteur fait passer celui-ci avant tous les autres créanciers (art. 308 C. de com.), sauf cependant ceux qui auraient fait des frais de justice ou des frais de conservation dont il aurait lui-même profité.

397. — D'après les principes du droit commun, le fréteur-transporteur aurait dû avoir, en outre, un droit de rétention sur les marchandises qui sont dans son navire. Mais le Code de commerce, à l'exemple de l'Ordonnance de 1681, lui a retiré ce droit (art. 306, alin. 1) ; la loi a considéré le débarquement des marchandises comme urgent, à cause des dangers de la mer, et pour que les marchandises fussent plus vite en lieu sûr, elle a défendu au capitaine de les retenir à bord sous aucun prétexte.

Cependant le fréteur n'est pas obligé de délivrer les marchandises au destinataire avant d'avoir été payé du fret ; après les avoir débarquées, le capitaine « peut « en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paie- « ment de son fret » (art. 306, alin. 2, C. de com.). Mais en pratique les capitaines usent rarement de cette faculté.

398. — Comme dédommagement de la suppression du droit de rétention, la loi maritime a donné au privilège du fréteur une durée exceptionnelle : tandis que le privilège des voituriers terrestres s'éteint par la livraison des choses transportées, le privilège du fréteur peut être exercé pendant quinze jours après la délivrance (art. 307, C. de com.).

Toutefois le privilège ne pourrait plus être exercé si les marchandises délivrées par le capitaine étaient

passées dans les mains d'un tiers (art. 307, C. de com.), parce que celui-ci serait protégé contre le fréteur par la règle « en fait de meubles, possession vaut titre ».

399. — Une circonstance pourrait entraver le paiement du fret : c'est le refus du destinataire de recevoir les marchandises, ou, mieux encore, le défaut de tout réclamateur. — En pareil cas le fréteur a, sans doute, la ressource de s'adresser au chargeur ; mais cela pourrait, vu les distances, retarder beaucoup le paiement du fret, et il est préférable que le capitaine puisse prendre lui-même le fret sur les marchandises qui sont entre ses mains. Aussi la loi permet-elle au capitaine de faire vendre des marchandises, par autorité de justice, pour le paiement du fret (art. 305 C. de com.) (1).

Les formes dans lesquelles la vente aura lieu, sont déterminées par le tribunal de commerce qui autorise la vente.

SECTION II

Obligations spéciales à l'affréteur-locataire

400. — Lorsque l'affrétement consiste dans une véritable location du navire, l'affréteur est tenu, en outre de l'obligation de payer son loyer ou fret, de trois autres obligations. Comme tout locataire, il doit : 1^o user du navire en bon père de famille (art. 1728 C. civil), 2^o y faire les réparations locatives et supporter les autres charges de la jouissance (art. 1731 C. civil), 3^o rendre au fréteur le navire non détérioré par sa faute (art. 1732 C. civil).

(1) Le texte ne vise que le cas de refus des marchandises par le destinataire ; mais il s'applique *a fortiori* au cas où personne ne se présente pour réclamer les marchandises.

Ces obligations n'ont rien de spécial à l'affrément ; elles sont régie par le droit commun auquel il suffit de se référer.

SECTION III

Obligations spéciales à l'affréteur-chargeur et au destinataire

401. — Lorsque l'affrément a pour objet un transport de marchandises, le chargeur, ou le destinataire à sa place, sont tenus, en outre de l'obligation de payer le fret, de quatre autres obligations. Ils doivent : 1^o et 2^o charger et décharger les marchandises sans retard ; 3^o donner au capitaine un reçu des marchandises délivrées ; 4^o rembourser au fréteur les dépenses occasionnées par les marchandises.

§ 1^{er}. — CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES

402. — Quand on dit que le chargeur doit charger et le destinataire décharger les marchandises, on ne veut pas parler de l'opération matérielle qui consiste à embarquer et à débarquer les marchandises. En ce sens le chargement et le déchargement sont l'affaire du fréteur et du capitaine, car ce sont un préliminaire et une conséquence de l'arrimage.

Mais le chargeur est obligé de charger en ce sens qu'il doit, au départ, mettre à la disposition du capitaine les marchandises convenues ; puis le destinataire doit décharger en ce sens qu'à l'arrivée à destination, il doit recevoir du capitaine les marchandises transportées.

403. — D'abord le chargeur doit remettre au capitaine les marchandises convenues, ou du moins des marchandises *licites*, c'est-à-dire usuelles.

En principe, il doit fournir la quantité de marchandises convenue. — Il est vrai qu'il peut en charger moins sans que le fréteur soit fondé à s'en plaindre, puisque celui-ci n'en aurait pas moins droit à l'intégralité du fret, le vide se payant comme le plein (1). Mais il y a un minimum que le chargeur doit fournir, et qui est déterminé par une double nécessité, une nécessité pratique et une nécessité juridique : il faut que la cargaison soit suffisante pour que son poids assure la stabilité du navire, et pour que sa valeur garantisse le paiement du fret.

Faute de cela, le fréteur pourrait faire condamner le chargeur à payer les frais de *lestage* (2) du navire, et à lui fournir des sûretés capables de répondre du fret ; le fréteur pourrait même demander la résiliation de l'affrétement.

404. — Par les mêmes motifs, une fois le voyage commencé, le chargeur doit laisser les marchandises à bord. Sans doute, si le navire subit une relâche, le chargeur aura le droit de faire débarquer ses marchandises pour les mettre en sûreté ; le capitaine peut même exiger ce débarquement pour faciliter le radoub du navire. Mais, à la fin de la relâche, le chargeur est tenu, en principe, de faire ou de laisser recharger ses marchandises, et cela sous peine d'indemnité (art. 278 C. de com.) ; il n'en serait autrement que si, par suite des circonstances, il avait une cause légitime de résiliation du contrat (3).

405. — A la fin du voyage, le destinataire doit recevoir les marchandises, à moins d'être en droit de les

(1) V. *supra*, n° 366.

(2) Le *lestage* est l'embarquement de matériaux pesants (*lest*, de l'allemand *last*, poids).

(3) V. *supra*, n° 372.

refuser, — et les faire enlever au fur et à mesure qu'elles sont débarquées, afin de rendre au fréteur la libre disposition de son navire.

406. — Le chargement et le déchargement ainsi entendus doivent être opérés sans retard, pour ne pas faire perdre de temps au capitaine (1).

Les délais dans lesquels ils doivent avoir lieu sont désignés sous le nom de *jours de planche*, ou *staries*. Ils sont fixés par la convention des parties, ou, à défaut, par l'usage (art. 274, C. de com.), et ils se comptent habituellement par jours.

407. — Le délai, quel qu'il soit, a pour point de départ le jour où le travail de chargement ou de déchargement a pu commencer dans des conditions normales. En principe, ce jour ne doit pas être compté dans le délai, en vertu de la règle *dies a quo non computatur in termino*.

408. — On ne comprend pas habituellement dans le délai les dimanches et jours fériés ; la convention les exclut souvent elle-même en fixant le délai en *jours ouvrables* ; quelquefois au contraire la convention les comprend dans le délai, qu'elle fixe en *jours courants*.

409. — Il ne faut pas compter non plus dans le délai des *staries* les jours pendant lesquels le chargement ou le déchargement ont été rendus impossibles, soit par le fait du capitaine, soit par un obstacle de force majeure.

Mais on ne doit considérer comme force majeure que les obstacles ayant un caractère général, c'est-à-dire qui seraient les mêmes pour tout le monde, tels qu'une inondation, une quarantaine, une émeute, etc.; un

(1) C'est pour la même raison que le chargeur doit fournir au capitaine les acquis de la douane dans les 24 heures après le chargement (art. 282, alin. 3, C. de com.).

obstacle qui tiendrait à la personne du chargeur ou du destinataire, tel qu'une maladie, ne devrait pas être considéré comme une force majeure rendant le chargement ou le déchargement impossibles, et suspendant le cours des staries.

D'un autre côté, il ne faut tenir compte que d'une impossibilité réelle qui empêche tout travail ; une simple difficulté qui gênerait seulement le travail, mais qui pourrait être surmontée avec plus d'efforts ou de dépenses, par exemple le mauvais temps, l'encombrement des quais, la pénurie d'ouvriers ou de véhicules, ne devrait pas être prise en considération.

Il y a là des questions de plus ou de moins qui sont souvent fort délicates, et qu'il appartient aux tribunaux d'apprécier en fait.

C'est ainsi notamment qu'il est impossible de décider *a priori* si les *grèves de débardeurs*, ou *dockers*, suspendent le cours des staries ; cela dépend des circonstances dans lesquelles la grève a éclaté et de l'extension qu'elle a prise (1).

410. — Les délais de planche se calculent séparément pour le chargement et le déchargement, et normalement ils restent indépendants les uns des autres, de telle sorte que le délai de déchargement n'est pas augmenté, pour le destinataire, des jours dont le chargeur n'aurait pas usé pour le chargement. Mais la convention peut en décider autrement, et stipuler que les jours de planche seront *réversibles*.

411. — Faute par le chargeur d'avoir complètement opéré le chargement pendant les staries, le capitaine pourrait, après l'avoir mis inutilement en demeure d'achever le chargement à bref délai, partir sans atten-

(1) Cassation, 31 octobre 1905, et 2 mars 1915 (Dalloz, 1907, 1, 38, et 1917, 1, 443).

dre davantage, car le fréteur ne peut pas rester indéfiniment à la disposition de l'affréteur (1).

De même, faute par le destinataire d'opérer complètement le déchargement en temps voulu, le capitaine pourrait, après une mise en demeure restée sans effet, se faire autoriser par la justice à déposer les marchandises en lieu sûr.

Mais en fait le capitaine usera bien rarement de ce droit rigoureux ; presque toujours il consentira à attendre pendant quelque temps, et il peut même y être obligé, soit par une clause de l'affrétement, soit par l'usage, qui accorderaient des délais supplémentaires aux affréteurs. Seulement cette prolongation des délais de chargement ou de déchargement entraîne une indemnité ou rémunération qui est due par le chargeur ou par le réclamateur pour chaque jour de retard, et qui est désignée sous le nom de *surestarries*.

411 bis. — En sens inverse, il est quelquefois convenu que le fréteur tiendra compte au chargeur ou au destinataire des jours de planche économisés par eux, en leur donnant une certaine somme par jour économisé ; c'est ce qu'on appelle le *rachat de planche*, ou en anglais, le *paiement de l'accélération* (*dispatch money*).

412 — Le taux des surestarries, ou au contraire, du rachat de planche, est fixé par la convention, ou à défaut par l'usage ; généralement il est calculé par jour et par tonneau, et en principe tout jour commencé compte pour un jour entier.

(1) Si au contraire le chargeur n'employait pas tous les jours de planche, le capitaine ne serait pas en droit d'attendre l'expiration des starries pour se mettre en route. En effet les starries sont un délai donné au chargeur, et non au capitaine. Celui-ci s'exposerait donc à des dommages-intérêts pour retard s'il refusait de partir après avoir été invité à le faire, et si d'ailleurs rien ne s'opposait au départ.

413. — Lorsqu'un délai de surplanche est concédé à l'affréteur, il constitue une nouvelle période, celle des surestaries, qui succède à la période des staries. Mais il faut se garder de voir, comme on y serait porté au premier abord, dans la seconde période une continuation de la première, car le fait que l'une est payante tandis que l'autre était gratuite, crée entre elles une différence sensible. Les jours de surestaries doivent être calculés d'une manière plus stricte que les jours de staries.

Aussi est-il d'usage à peu près constant, dans tous les pays maritimes, de compter les dimanches et jours fériés dans les surestaries alors même qu'ils ne seraient pas comptés dans les staries. — Mais on ne compte pas plus dans les surestaries que dans les staries les jours où le travail a été rendu impossible par le fait du capitaine ou par un obstacle de force majeure.

413 bis. — De son côté le rachat de planche doit être calculé, en principe, par jours courants, les dimanches et fêtes étant comptés comme épargnés, car il est logique de traiter le rachat de planche de la même manière que les surestaries dont il est la contre-partie.

414. — La convention des parties ou les usages peuvent fixer un nombre maximum de jours de surestaries ; sinon les surestaries continueraient, en principe, à courir.

Cela ne peut cependant pas durer indéfiniment, car la situation deviendrait déplorable pour les chargeurs et réclamateurs. Aussi trouve-t-elle un terme dans les principes généraux de l'affrétement.

Au départ, il suffit que le chargeur manifeste d'une façon quelconque l'intention de ne pas faire ou de ne pas compléter le chargement, pour que le cours des surestaries soit arrêté. En effet le fréteur aura droit alors, en vertu de l'art. 388, soit au demi-fret, soit au fret

integral ; mais, par cela seul que le capitaine sera libre de partir avec une rémunération largement suffisante, le fréteur n'a pas droit à de nouvelles surestaries ; car il n'est pas admissible que le capitaine reste oisif au port de départ pour gagner des surestaries.

Réciproquement à l'arrivée, il suffit que le destinataire manifeste d'une façon quelconque l'intention de refuser les marchandises, pour que le cours des surestaries soit arrêté ; en effet le fréteur aura alors, en vertu de l'art. 305, le droit de faire vendre les marchandises par autorité de justice pour se payer du fret et des surestaries déjà encourues ; mais par cela seul que la libre disposition de son navire lui sera rendue, le fréteur cessera d'avoir droit à d'autres surestaries.

Ainsi, de toute façon, les surestaries prendront fin.

415. — Lorsque la convention limite elle-même la période des surestaries, elle ajoute quelquefois que, si le chargement ou le déchargement ne sont pas achevés dans le délai fixé, les surestaries seront remplacées par des *sursurestaries* ou *contrestaries*, c'est-à-dire par une indemnité d'un taux plus élevé que devront payer le chargeur ou le destinataire.

416. — Comme celui des surestaries, le montant des contrestaries est fixé par la convention ou par l'usage ; c'est habituellement un tant pour cent en sus du montant des surestaries.

417. — Les contrestaries étant le développement des surestaries, doivent être comptées de la même manière, c'est-à-dire en principe, en jours courants, sauf exclusion des jours où le travail serait impossible à cause d'un obstacle venant du navire ou d'une force majeure.

418. — Comme les surestaries, les contrestaries courront soit jusqu'au jour fixé par la convention ou par l'usage, soit jusqu'à ce que les chargeurs ou desti-

nataires y mettent fin en manifestant, au départ, l'intention de ne pas faire ou de ne pas compléter le chargement, et à l'arrivée l'intention de refuser les marchandises.

419. — Les surestaries et contestaries ont donné lieu à toute une série de questions controversées, mais qui peuvent se ramener toutes à une question primordiale, celle de savoir quelle est la nature juridique des surestaries et contestaries : faut-il y voir des dommages-intérêts ordinaires, ou les considérer comme un accessoire du fret ?

Entre autres intérêts pratiques, cette question présente les suivants.

Si les surestaries et les contestaries sont un accessoire du fret, elles sont dues de plein droit par cela seul que la période précédente est expirée (en supposant que la longueur de cette période ait été expressément fixée par la convention) ; au contraire, si elles constituent de simples dommages-intérêts, il faudrait pour les faire courir, que le capitaine mît le chargeur ou le destinataire en demeure, conformément à l'art. 1146 du Code civil.

Si ce sont des accessoires du fret, le paiement en est garanti au fréteur par le même privilège sur les marchandises que le fret ; et elles sont soumises à la même prescription annale que le fret ; — elles devraient être comprises avec le fret dans l'abandon fait par l'armateur à ses créanciers maritimes conformément à l'art. 216 du Code de commerce ; — et elles cesseraient d'être dues par suite des événements qui entraînent, pour le fréteur, la perte du fret. Au contraire, si ce sont de simples dommages-intérêts, elles constituent une créance purement chirographaire pour le fréteur, — elles ne sont prescriptibles que par trente ans, — elles restent en dehors de l'abandon de la fortune de mer, — et elles

continuent d'être dues au fréteur même en cas de perte du fret.

On est naturellement porté à voir dans les surestarries et contestaries des dommages-intérêts pour retard ; et cette idée semble corroborée par l'art. 273 du Code de commerce, qui parle de « l'indemnité convenue pour « le cas de retard » ; aussi est-elle couramment admise en Belgique et en Italie. — Pourtant, au point de vue des conséquences pratiques, il est infiniment préférable de voir dans les surestarries et contestaries des accessoires du fret, soumis aux règles du fret.

C'est ce que font la doctrine et la jurisprudence française. Seulement elles s'appuient pour cela sur un raisonnement très critiquable : partant de l'idée préconçue que l'affrètement est toujours une location du navire, dont le fret est le loyer, elles considèrent l'affréteur comme devant un loyer supplémentaire pour avoir prolongé sa jouissance en occupant plus longtemps le navire.

Outre que ce raisonnement pèche par la base, — car l'affrètement dans lequel le fréteur s'engage à transporter des marchandises n'est pas un louage du navire, mais un simple contrat de transport, — il ne serait possible tel quel que si le fret était toujours à temps ; en effet si l'affrètement avait été fait autrement, par exemple au voyage ou au tonneau, il serait impossible qu'il y eût un supplément de fret dû à raison de la durée plus longue de l'affrètement, puisque cette durée n'aurait pas été prise en considération pour la fixation du fret.

Il y a une raison beaucoup plus simple et plus décisive pour appliquer aux surestarries et contestaries les règles du fret ; c'est qu'en réglementant le fret, qui est le droit principal du fréteur, la loi a entendu réglementer tous les droits du fréteur ; c'est ainsi que le

privilège attaché au fret s'étend aux autres créances du fréteur (art. 280 et 308 C. de com.); à plus forte raison en est-il de même d'autres règles du fret qui sont d'interprétation moins stricte qu'un privilège.

§ 2. — REÇU DES MARCHANDISES DÉLIVRÉES

420. — Le destinataire ou consignataire qui a reçu les marchandises transportées, doit en donner sans retard un reçu au capitaine (art. 285 C. de com.).

C'est la contre-partie du connaissance que le capitaine avait donné au chargeur. Et même dans l'usage, le réclamateur se borne à rendre au capitaine l'exemplaire du connaissance qui lui avait été envoyé, en l'acquittant au dos.

Mais, bien entendu, le destinataire n'aurait aucun reçu à donner s'il refusait les marchandises.

§ 3. — REMBOURSEMENT DES DÉPENSES RELATIVES AUX MARCHANDISES

421. — Le chargeur ou le destinataire doivent rembourser au fréteur les dépenses que le capitaine a été amené à faire pour les marchandises pendant le voyage, telles que droits de douane, frais de conservation ou de sauvetage, etc.

422. — Ces frais sont unanimement considérés comme des accessoires du fret, garantis par le même privilège, prescriptibles par le même délai.

423. — Mais est-ce toujours l'intégralité de ces frais, — qui peuvent être fort élevés, — que les chargeurs ou destinataires doivent ainsi rembourser ? La question a donné lieu à des opinions très divergentes.

D'après la majorité des auteurs, le remboursement devrait, en principe, être intégral, car le capitaine a

agi comme mandataire des chargeurs. Mais la plupart des partisans de cette opinion y apportent une atténuation intéressante : le capitaine étant, disent-ils, le mandataire des chargeurs relativement aux marchandises comme il est le mandataire de l'armateur relativement au navire, il faut reconnaître aux chargeurs une faculté d'abandon semblable à celle que l'art. 216 donne à l'armateur ; car les chargeurs ne peuvent pas être obligés par les actes d'un capitaine qu'ils n'ont pas choisi, d'une façon plus stricte que l'armateur, duquel le capitaine tient ses pouvoirs. Et ainsi les chargeurs ou destinataires pourront se libérer des dépenses, en abandonnant au fréteur les marchandises qui y ont donné lieu.

Tout cela est purement arbitraire. La faculté d'abandon est une dérogation aux principes du droit commun qu'il n'est pas possible d'étendre, par voie d'interprétation, aux chargeurs, et cela d'autant moins que les motifs spéciaux qui la justifient par rapport aux armateurs, n'existent pas en ce qui concerne les chargeurs ; d'ailleurs la loi (art. 310 C. de com.) dénie formellement aux chargeurs la faculté d'abandonner leurs marchandises pour se libérer de leur dette principale, celle du fret, et il y a là un symptôme caractéristique des tendances de la loi à cet égard.

Si donc c'était comme mandataire des chargeurs que le capitaine eût fait des dépenses pour les marchandises, il faudrait reconnaître, comme l'ont fait certains auteurs, que les chargeurs ou destinataires ne peuvent pas échapper à l'obligation de rembourser ces dépenses intégralement et sur tous leurs biens.

Mais cette solution serait d'une rigueur excessive. Et puis elle découle, comme la première, d'un postulat qui complique inutilement la situation ; tandis qu'en

prenant les choses telles qu'elles sont, on arrive tout naturellement à une solution satisfaisante.

Ce n'est pas en vertu d'un soi-disant mandat des chargeurs qui ne repose sur rien et ne se conçoit même pas (1), que le capitaine a fait des dépenses pour les marchandises ; c'est tout simplement comme préposé de l'armateur et en exécution du contrat d'affrétement. En effet, lorsque les chargeurs ont confié leurs marchandises à l'armateur pour les porter saines et sauves à destination, il a été tacitement convenu entre eux que l'armateur ferait les dépenses nécessaires pour obtenir ce résultat, sauf à en être rémunéré ; puis le capitaine a été chargé par l'armateur d'exécuter le contrat ainsi entendu. — Voilà tout ; et c'est bien pour cela que les frais faits par le capitaine pour les marchandises doivent être traités comme des accessoires du fret, idée qui est admise par tout le monde, mais qui pourtant ne se comprendrait pas s'il s'agissait là d'une créance personnelle au capitaine.

Mais alors le capitaine n'a pu légitimement faire des frais pour les marchandises que jusqu'à concurrence de la valeur que les marchandises avaient à l'époque de la dépense ; car autrement il aurait fait des frais inutiles et aurait mal exécuté le contrat. Finalement donc les chargeurs ou réclamateurs ne sont tenus de rembourser les frais que jusqu'à concurrence de cette valeur ; et ainsi limitée par la nature même des choses, leur obligation est parfaitement raisonnable.

(1) V. *supra*, n° 300.

CHAPITRE V

Fin de l'affrément

424. — Contrat essentiellement temporaire, l'affrément prend fin à l'expiration du temps fixé pour sa durée, ou à l'achèvement du voyage en vue duquel il a été conclu.

Mais il n'est dissout ni par la mort du fréteur, ni par celle de l'affréteur, car il n'a rien de personnel, et passe aux héritiers des parties.

425. — Comme tous les contrats en général, l'affrément pourrait être révoqué à un moment quelconque par le consentement mutuel des parties. En outre l'affrément-transport peut, comme un louage d'ouvrage, être rompu moyennant indemnité par celui qui a commandé l'ouvrage, ici par le chargeur, tant que les choses sont encore entières (art. 288 et 291 C. de com.).

426. — Comme les contrats non-translatifs de propriété, l'affrément est résilié de plein droit par la perte de la chose qui en est l'objet, le navire dans l'affrément-louage, les marchandises dans l'affrément-transport (art. 302 C. de com.) ; de plus l'affrément-transport est résilié de plein droit par l'impossibilité résultant d'une force majeure, d'effectuer le voyage (art. 276, 296 et 303 C. de com.).

427. — D'un autre côté, l'affrément, soit louage, soit transport, peut, comme tous les contrats synallag-

matiques, être résolu en justice pour inaccomplissement des obligations de l'une ou l'autre des parties.

En outre l'affrément-transport peut être résilié à la demande du chargeur, lorsque celui-ci a de justes motifs de renoncer au voyage.

428. — Enfin l'affrément-louage comporte une cause de résiliation d'un genre tout différent : il tombe de plein droit par l'aliénation du navire. En effet le nouveau propriétaire, qui n'est qu'un ayant-cause à titre particulier du fréteur, n'est pas obligé d'exécuter un contrat auquel il n'a pris aucune part, et il peut reprendre le navire à l'affréteur ; sauf à celui-ci à demander des dommages-intérêts au fréteur, par le fait duquel il est expulsé. — Vainement opposerait-on à l'acquéreur l'art. 1743 du Code civil, qui impose aux acquéreurs d'immeubles le respect des baux ayant date certaine, car c'est là une disposition exceptionnelle qui ne peut pas être étendue aux locations de meubles, même à celles des navires.

Mais en fait le fréteur qui aliénerait son navire, ne manquerait guère de prendre ses précautions pour faire exécuter l'affrément par l'acquéreur, afin d'éviter le recours que l'expulsion de l'affréteur ferait naître contre lui.

CHAPITRE VI

Contrat de passage

SECTION I^{re}

Nature du contrat de passage

429. — Le contrat de passage est certainement un pur contrat de transport. Bien qu'il soit presque toujours conclu en vue d'un navire déterminé, et que le choix du navire ait infiniment plus d'importance pour des passagers que pour des expéditeurs de marchandises, il n'est venu à personne l'idée de prétendre qu'il y ait là, même pour partie, une location de navire.

430. — Faute de dispositions spéciales dans notre législation, ce contrat est resté régi par le droit commun ; on ne peut lui appliquer les règles de l'affrétement qu'autant qu'elles sont conformes aux principes généraux ; et cela est vrai même pour les bagages des passagers, car le transport des bagages n'est qu'un accessoire du transport des personnes, et par conséquent est gouverné par les mêmes règles, sauf les différences résultant de la nature des choses.

431. — Le contrat de passage ne comporte pas de variétés particulières.

SECTION II

Formation, preuve, et fin du contrat de passage

432. — Le contrat de passage se forme, comme l'affrément et tous les contrats, par le seul consentement des parties.

433. — A la différence de l'affrément, il n'a pas besoin d'être constaté par écrit, et peut être prouvé par tous les moyens.

En fait, il est le plus souvent constaté, au profit des passagers, par des billets de passage et des bulletins de bagages, et de plus, en ce qui concerne les bagages, par l'enregistrement des bagages.

433 bis. — En outre, en vertu de circulaires ministérielles, les capitaines de navires doivent, sinon faire inscrire les passagers sur leurs rôles d'équipage, comme le prescrivaient d'anciens règlements, du moins dresser eux-mêmes une liste nominative des passagers, et remettre cette liste au bureau de l'Inscription maritime.

434. — Le contrat de passage se dissout et peut être résilié de la même manière que le louage d'ouvrage, dont il est une variété.

SECTION III

Obligations de l'armateur

435. — Les obligations de l'armateur envers les passagers peuvent être ramenées à cinq : mettre à la disposition des passagers un navire en état convenable, — veiller à leur sécurité et à la conservation de leurs bagages, — les transporter à destination, — leur délivrer leurs bagages, — quelquefois leur fournir des vivres et des soins pendant le voyage.

§ 1^{er}. — NAVIRE MIS A LA DISPOSITION DES PASSAGERS

436. — Au jour fixé pour le départ, l'armateur doit tenir à la disposition des passagers un navire en bon état, et convenablement aménagé pour recevoir des personnes.

Le décret du 21 septembre 1908 réglemente en détail l'installation des navires affectés au transport des passagers, en considérant comme tels les navires qui ont à bord plus de 10 personnes étrangères à l'équipage (art. 76).

437. — Faute de fournir un navire convenable, l'armateur encourrait des dommages-intérêts et la résiliation du contrat.

§ 2. — SÉCURITÉ DES PASSAGERS ET CONSERVATION DES BAGAGES

438. — I. — Le capitaine, qui représente l'armateur dans l'exécution du contrat, est tenu de veiller à la sécurité des passagers et à la conservation de leurs bagages ; l'armateur est responsable de plein droit des accidents arrivés aux personnes ou aux bagages, comme il l'est, dans l'affrètement, des accidents arrivés aux marchandises, et pour les mêmes motifs rationnels et juridiques.

439. — Toutefois cela n'est incontestable que quant aux bagages enregistrés.

Au contraire cela est très généralement nié quant aux *bagages à la main*, sous le prétexte — très plausible au premier abord — que l'armateur et le capitaine n'ont pas à s'occuper, ni par suite à répondre, d'objets dont les passagers ont conservé la garde.

Il n'y en a pas moins là une injustice doublée d'une illégalité. Si les passagers n'ont pas remis ces objets

au capitaine, ce n'est pas par caprice, mais parce qu'il s'agit d'objets d'un usage continual, et dont il leur était impossible de se passer, tels que des ustensiles de toilette ou des vêtements ; mais ils les ont tout de même confiés d'une certaine façon au capitaine, comme Ulpien l'avait parfaitement dit en Droit romain (*Digeste*, L. IV, t. 9, fragm. 1, § 8), car, ne pouvant pas toujours les porter sur eux, ils sont souvent réduits à les laisser dans leurs cabines ou dans un vestiaire ; et alors ils doivent avoir pour garantie la police du navire, que le capitaine a pour mission d'assurer ; donc le capitaine et l'armateur sont, en principe, responsables de ces objets. — C'est bien aussi ce qui résulte des textes du Code civil, qui posent en principe que les voituriers, comme les aubergistes, « sont responsables des effets « *apportés* par les voyageurs » (art. 1782, 1952 et 1953 combinés). Ce qui est vrai seulement, c'est que la condition spéciale des bagages à la main fournit à l'armateur et au capitaine des moyens de justification particulièrement faciles.

439 bis. — Quant aux personnes mêmes des passagers, il paraît admis en Droit maritime que l'armateur est responsable des accidents (mort ou blessures) qui peuvent les frapper.

Cependant on pourrait en douter, puisqu'on en a longtemps douté en Droit terrestre, en objectant que le transporteur n'a pas la garde des personnes, et n'a pas à restituer des personnes, comme il a à garder et à restituer des choses, de telle sorte que les bases de sa responsabilité font défaut.

Mais ces objections sont dénuées de valeur : si les passagers n'ont pas donné à l'armateur la garde de leurs personnes, ils lui ont cependant confié leurs personnes, comme ils lui ont confié leurs bagages, car ils s'en sont remis à lui pour les conduire à bon port, et

n'ont pu exercer aucune action sur la marche du véhicule dans lequel ils sont montés ; d'ailleurs il est inadmissible que les passagers aient moins de droits et moins de garanties de sécurité pour leurs personnes que pour leurs bagages. Donc le capitaine doit veiller à la sécurité des passagers au moins autant qu'à la conservation de leurs bagages.

Seulement la liberté d'action que conservent les passagers augmente les moyens de justification de l'armateur.

440. — La responsabilité de l'armateur pour les bagages enregistrés, comme celle du fréteur pour les marchandises, commence dès le dépôt des bagages, et ne cesse que par leur délivrance ; la responsabilité pour les bagages à la main et quant aux personnes des passagers, n'existe que depuis l'embarquement et que jusqu'au débarquement.

441. — L'armateur ne pourrait s'affranchir de la responsabilité des accidents arrivés aux passagers ou à leurs bagages qu'en prouvant que ces accidents ont été amenés par l'une des trois causes qui le justifieraient en cas d'affrément : la force majeure (et encore à condition qu'elle n'ait pas été précédée d'une faute commise par l'armateur ou ses agents) ; — le vice propre, qui, pour les personnes, est la maladie ; — le fait des passagers eux-mêmes, tel qu'une imprudence.

442. — Dans les contrats de passage comme dans les affrétements, il arrive que les armateurs cherchent à se mettre à l'abri de toute responsabilité au moyen de clauses de non-responsabilité, et ces clauses ont soulevé les mêmes controverses dans les uns que dans les autres.

En ce qui concerne les bagages, la doctrine moderne a démontré la pleine validité des clauses de non-responsabilité, réserve faite du cas de faute personnelle et

volontaire. — Mais elle hésite beaucoup à admettre cette validité en ce qui concerne les personnes mêmes des passagers. Cela n'est pas logique ; car, si particulièrement précieuse que soit la vie humaine, elle peut être l'objet d'une assurance ; or, du moment où les armateurs peuvent faire couvrir par une assurance leur responsabilité en matière d'accidents de personnes, pourquoi ne pourraient-ils pas stipuler des passagers eux-mêmes la renonciation à cette responsabilité ?

Quant à la jurisprudence, elle fait ici la même distinction arbitraire qu'en matière d'affrètement : elle autorise les armateurs à décliner la responsabilité des fautes de leurs capitaines et de leurs équipages, soit en ce qui concerne les bagages, soit même en ce qui concerne les personnes des passagers ; mais elle leur interdit de décliner la responsabilité d'aucune de leurs fautes personnelles.

Si le législateur entreprenait de réglementer les clauses de non-responsabilité, il ne pourrait pas faire ici de différence entre ce qu'on appelle, en matière d'affrètement, les fautes nautiques et les fautes commerciales, celles-ci ne se concevant guère pour des personnes ; mais il lui serait très facile d'astreindre les armateurs à fournir aux passagers des assurances qui remplaceraient avantageusement pour eux la responsabilité des armateurs (1).

442 bis. — Pour être efficaces, il faut que les clauses de non-responsabilité aient été acceptées par les passagers ; mais comme cette acceptation n'a pas besoin d'être expresse, on peut l'induire du fait par les passagers d'avoir reçu sans protestation des billets ou bulletins portant de telles clauses. La jurisprudence est constante en ce sens.

(1) V. *supra*, n° 333.

443. — II. — Les accidents arrivés à la personne ou aux bagages des passagers donnent ou ne donnent pas lieu à des dommages-intérêts contre l'armateur selon que celui-ci en est ou non responsable.

Quand l'armateur est responsable, il doit aux victimes des accidents une indemnité représentant, en principe, tout le préjudice subi par elles, non seulement la perte sèche, mais aussi la privation d'un gain légitimement espéré (art. 1149 C. civil).

Mais le montant des dommages-intérêts pourrait être limité par une clause du contrat, sauf que cette clause cesserait de s'appliquer s'il était démontré que l'accident subi par un passager est le résultat d'un fait intentionnel de l'armateur. De plus, pour les bagages enregistrés, l'indemnité est limitée par la loi elle-même à 1.000 francs (art. 1782 et 1952-1953 C. civil), sauf à redevenir intégrale si une véritable faute était prouvée à la charge de l'armateur.

443 bis. — Les dommages-intérêts ainsi dûs aux passagers ne sont garantis par aucune sûreté particulière.

444. — Indépendamment des dommages-intérêts possibles, et alors même que l'armateur ne serait pas responsable des accidents subis par les passagers, ces accidents ne pourraient-ils pas donner aux passagers ou à leurs représentants le droit de ne pas payer, ou de se faire rembourser le prix du passage ?

Cela dépend de l'importance de l'accident, et subordonnairement de sa cause.

S'il y a seulement perte ou détérioration des bagages, ou même blessure des passagers, le prix du passage reste dû, car le transport n'en a pas moins été effectué.

En cas de mort d'un passager, il faut distinguer.

Si le passager a péri par suite d'un accident dont l'armateur est responsable, ou par un accident de force

majeure, le contrat est résilié de plein droit, et le prix du passage cesse d'être dû, comme le Code de commerce (art. 302) le décide pour l'affrètement. — Preuve nouvelle que cette disposition du Code est conforme au droit commun. — Seulement l'armateur serait fondé à réclamer le prix du transport des bagages du défunt, s'ils avaient une certaine importance.

Il faudrait en dire autant si le passager avait péri victime d'une faute du capitaine ou de l'équipage, faute couverte par une clause de non-responsabilité, car cette faute devrait être assimilée, dans les rapports des parties, à un cas fortuit.

Au contraire, si un passager mourait en route par maladie, il faut maintenir, quelque rigoureux que cela puisse paraître, que le prix de son passage est dû en entier ; car la mort par maladie est, pour les êtres vivants, ce qu'est pour les choses la perte par vice propre, laquelle n'entraîne certainement pas la résiliation du contrat de transport. — Seulement il y aurait lieu de déduire tous les frais que la mort du passager a pu épargner à l'armateur.

§ 3. — TRANSPORT A DESTINATION

445. — I. — Le capitaine, représentant de l'armateur, doit transporter les passagers, avec leurs bagages, à destination dans le délai fixé par la convention ou par l'usage. Le capitaine doit appareiller au jour dit, et sauf convention contraire, se rendre directement au lieu de destination.

446. — Si le transport n'est pas effectué jusqu'à destination, ou s'il ne l'est pas en temps voulu, l'armateur est responsable envers les passagers.

Il ne pourrait s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que l'inconvénient provient, soit d'une force majeure, soit du fait des passagers eux-mêmes.

A propos de la force majeure, il faut noter, comme en matière d'affrètement, que la perte ou mise hors de service du navire ne justifierait complètement l'armateur que s'il lui avait été impossible, à lui ou à son capitaine, de procurer aux passagers la continuation du voyage sur un autre navire.

Il faut ajouter aussi que la force majeure ou le fait des passagers cesserait de justifier l'armateur s'il était prouvé qu'ils ont été provoqués par une faute préalable de l'armateur ou du capitaine.

447. — II. — Le défaut de transport ou le retard, quand l'armateur en est responsable faute de justification, donnent lieu contre lui à des dommages-intérêts représentant le préjudice éprouvé par les passagers, mais qui sont quelquefois fixés à l'avance par une clause du contrat.

448. — Indépendamment des dommages-intérêts, les passagers pourraient-ils invoquer le défaut de transport ou le retard pour refuser de payer le prix de passage, ou se le faire rembourser ?

Cela dépend de la cause de l'inconvénient survenu.

S'il est dû à une cause dont l'armateur est responsable, les passagers sont fondés à demander la résolution du contrat, ce qui les dispenserait d'en payer le prix ; le tribunal appréciera (art. 1184 C. civil).

Si le voyage avait été rendu impossible par une force majeure, de plein droit le contrat serait résilié et le prix du passage cesserait d'être dû, soit pour le tout, soit seulement pour l'avenir, selon que la force majeure aurait empêché complètement le voyage en survenant avant le départ, ou n'en aurait empêché que la continuation, en survenant en route.

Si la force majeure avait seulement retardé le voyage, le contrat serait maintenu en principe, avec paiement intégral du prix par les passagers ; toutefois si une relâche se prolongeait, les passagers pourraient renoncer à continuer le voyage, et alors le retard par force majeure dégénérerait en inachèvement du transport par le fait des passagers.

Si le transport a été empêché par le fait du passager, qui a laissé le navire partir sans lui, ou qui a quitté le navire pendant la route, le passager n'en doit pas moins, en principe, le prix entier du passage, car ainsi le veulent les règles générales du Droit. Le passager ne pourrait pas, en renonçant à partir, prétendre ne payer qu'un demi-passage, conformément aux règles du Code de commerce sur le demi-fret (art. 288 et 291), parce que ce sont là des dispositions exceptionnelles ; il serait seulement recevable à se faire tenir compte des dépenses que sa présence à bord aurait entraînées pour l'armateur, et dont il lui a fait faire l'économie.

Toutefois si le passager avait de justes motifs pour ne pas faire ou pour ne pas continuer le voyage, il pourrait demander à la justice la résolution du contrat ; et s'il l'obtenait, il serait dispensé de payer, dans le premier cas, la totalité, et dans le second cas, une partie proportionnelle du prix de passage. Par justes motifs il faut entendre ceux tirés des conditions mêmes du transport, tels que mauvais état ou mauvais aménagement du navire, mauvais procédés du capitaine, prolongation excessive d'une relâche, surveillance d'une guerre... Mais, quoique l'opinion contraire soit généralement enseignée, l'armateur aurait droit à l'intégralité du prix de passage si c'était l'état de santé du passager qui le mit dans l'impossibilité de faire ou de continuer le voyage ; car, si sérieux que soient alors les motifs de l'abstention du passager, ce sont des

motifs personnels, et dont par cela même l'armateur n'est pas obligé de tenir compte. Seulement le passager — ou sa famille — pourrait faire déduire du prix de passage les dépenses épargnées à l'armateur, et tâcher de tirer parti du billet de passage en le cédant à un tiers.

Enfin si le transport a été seulement retardé par le fait du passager, celui-ci reste évidemment tenu de payer intégralement le prix de son passage, et même il pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers l'armateur.

§ 4. — NOURRITURE DES PASSAGERS A BORD

449. — Dans les traversées dont la durée dépasse un certain nombre d'heures, l'armateur doit fournir des aliments aux passagers pendant leur séjour à bord du navire.

Mais doit-il les fournir gratuitement, ou moyennant paiement ? En d'autres termes, la nourriture est-elle ou non comprise dans le prix du passage ? — Cela dépend de la convention ou de l'usage.

449 bis. — L'armateur peut aussi, selon les conventions ou les usages, devoir aux passagers le service d'intérieur, le ménage des cabines. — L'armateur est tenu enfin de faire donner les premiers soins aux passagers qui tomberaient malades en route.

§ 5. — DÉLIVRANCE DES BAGAGES

450. — A la fin du voyage, l'armateur doit faire remettre sans délai leurs bagages aux passagers.

SECTION IV

Obligations des passagers

451. — Les passagers doivent payer le prix de leur passage, s'embarquer en temps voulu, et respecter la discipline à bord du navire.

§ 1er. — PAIEMENT DU PRIX DE PASSAGE

452. — L'obligation principale des passagers est de payer à l'armateur le prix de leur passage. Le montant de ce prix est fixé par la convention expresse ou tacite des parties, et est généralement indiqué à l'avance par les tarifs des compagnies de navigation.

Si un passager était monté, à l'insu du capitaine, sur un navire en partance, le capitaine serait certainement en droit de le débarquer avant le départ ; sinon le passager clandestin devrait payer à l'armateur le prix de son transport à plein tarif, peut-être même des dommages-intérêts ; et l'armateur ne serait certainement pas responsable *a priori* des accidents qui pourraient lui arriver.

453. — Une fois fixé, le prix du passage est invariable ; à moins de convention nouvelle, il ne peut être ni augmenté, ni diminué.

Notamment si le passager, après avoir retenu plusieurs places sur le navire, ne les occupait pas toutes, il n'en devrait pas moins les payer toutes, de même que le chargeur paie le vide comme le plein (art. 288 C. de com.). Seulement si la nourriture des passagers était comprise dans le prix du passage, il y aurait lieu alors à une déduction de ce chef sur la somme due par le passager.

Du reste, si le prix de passage ne peut pas être diminué, il peut, comme le fret, être supprimé en partie par suite d'événements qui, en empêchant le transport d'être effectué jusqu'au bout, entraîneraient la résiliation du contrat pour l'avenir.

454. — Le prix de passage est payable soit avant le départ, soit à l'arrivée à destination. En pratique, il est ordinairement payé d'avance, tandis que le fret est souvent payable après coup.

455. — Le paiement du prix de passage est garanti à l'armateur par un droit de rétention et par un privilège sur les bagages du passager, conformément au droit commun (art. 2102, 6^o, C. civil); mais par cela même que le privilège de l'armateur est ici celui des voituriers ordinaires, il ne survit pas à la remise des bagages, comme le privilège du fréteur survit à la délivrance des marchandises.

§ 2. — EMBARQUEMENT SUR LE NAVIRE

456. — Les passagers doivent être prêts à s'embarquer avec leurs bagages au jour et à l'heure convenus pour le départ.

De même en cours de route, s'ils descendent à terre pendant une escale ou une relâche, ils doivent se rembarquer en temps utile.

457. — Si un passager se faisait attendre, il devrait à l'armateur des dommages-intérêts dans les termes du droit commun, et sans qu'on pût lui appliquer les règles des surestarries, qui sont spéciales à l'affrètement.

En outre le capitaine serait en droit de partir sans attendre le passager, qui n'en aurait pas moins à payer le prix entier de son passage.

§ 3. — RESPECT DE LA DISCIPLINE A BORD

458. — Comme le disent plusieurs lois étrangères, les passagers sont tenus de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord du navire. En ne le faisant pas, ils s'exposeraient à subir les peines disciplinaires édictées par le décret du 24 mars 1852.

CHAPITRE VII

Remorquage

459. — Le *remorquage* est le fait, par un navire doué de force motrice, de traîner à sa suite, au moyen d'un câble ou *remorque*, un autre corps flottant qui, soit naturellement, soit accidentellement, est dépourvu de cette force (1).

Très fréquent de nos jours, soit dans les eaux maritimes, soit dans les eaux intérieures, ce fait était rare avant la navigation à vapeur ; aussi les principes juridiques qui le gouvernent ne sont-ils pas encore très bien fixés.

460. — I. — La nature du contrat de remorquage elle-même est discutée, et de là viennent les difficultés de la matière.

Il ne faut pas systématiquement voir dans le remorquage un affrètement ; car le remorqueur ne loue pas son navire au remorqué, et ne s'engage pas non plus toujours à transporter avec son navire les choses du remorqué ;

ni même un contrat de transport ordinaire, car le transport implique que les choses qui en sont l'objet

(1) Le remorquage prend le nom de *touage* quand le navire remorqueur se hale lui-même sur une chaîne ou câble immergé au fond de l'eau.

sont confiées au voiturier comme une sorte de dépôt (art. 1782 C. civil) ; or tel n'est pas le cas quand la chose remorquée est, comme il arrive souvent, un navire monté et manœuvré par son équipage.

La nature du contrat dépend de la nature de son objet.

Tantôt la chose remorquée est une chose inerte, qui est prise à *la traîne* par le remorqueur, comme une bouée, un radeau, ou même un navire, mais un navire complètement passif et hors d'état de manœuvrer, parce qu'il n'a pas d'équipage indépendant de l'équipage du remorqueur ; alors le remorquage est bien une sorte de transport, car les choses remorquées sont livrées au remorqueur comme des colis, pour être conduites d'un lieu dans un autre ; et par là même, si ce remorquage a lieu sur mer, c'est un affrtement.

Tantôt, et plus souvent en mer, l'objet du remorquage est un navire monté par un équipage, commandé par un capitaine, et auquel il ne manque que des moyens de propulsion suffisants pour manœuvrer librement ; alors le remorquage est simplement une variété de louage d'ouvrage, c'est un marché par entreprise dans lequel le remorqueur fournit la traction au remorqué.

461. — La nature juridique du remorquage influe d'une manière décisive sur les relations des parties, en produisant une série de conséquences importantes, notamment les suivantes.

A. — D'abord à qui appartient la direction du *train de remorque*, c'est-à-dire de l'ensemble formé par le navire remorqueur et les objets remorqués ?

Inévitablement au capitaine du navire remorqueur dans le remorquage-affrtement, car ce capitaine est alors la seule autorité qui existe dans le convoi, dont il est le chef nécessaire.

Au contraire dans le remorquage-louage d'ouvrage, il y a, à côté du capitaine du navire remorqueur, le ou les capitaines du ou des navires remorqués ; et alors c'est la convention qui attribue le commandement du train de remorque. — Sans doute le plus souvent la convention donnera, ou laissera tacitement le commandement au capitaine du remorqueur, qui, étant en tête du convoi et disposant de la force motrice, est plus à même que les autres de diriger le convoi ; mais la convention pourrait résERVER, et réserve quelquefois le commandement au capitaine d'un navire remorqué.

B. — La responsabilité du remorqueur envers les propriétaires des objets remorqués est très différente dans les deux variétés de remorquage, ainsi qu'on le verra mieux un peu plus loin : engagée *a priori* dans le remorquage affrétement, elle n'existe pas de plein droit dans le remorquage-louage d'ouvrage.

C et D. — Quand le remorquage est un affrétement, le capitaine du navire remorqueur peut, pour les besoins urgents de la navigation, faire des réquisitions, des ventes, des emprunts gagés sur les choses remorquées, car ces choses constituent pour lui une sorte de cargaison, et il peut exercer sur elles les pouvoirs que lui confèrent les art. 234 et 249 du Code de commerce ; de même, pour parer à un péril commun qui menacerait à la fois son navire et les choses remorquées, le capitaine du remorqueur pourrait faire, soit aux dépens de ces choses, soit aux dépens de son navire, des sacrifices qui constituerait des avaries communes, et donneraient lieu comme tels à une contribution, c'est-à-dire à la répartition de la perte entre tous les intéressés à l'expédition, conformément à l'art. 400 du Code de commerce.

Mais quand le remorquage est un louage d'ouvrage ayant pour objet un ou des navires pourvus d'équipage,

le capitaine ne peut pas faire de réquisitions, de ventes, de sacrifices sur ces navires ou leurs cargaisons ; car, s'il voulait y porter la main, il se heurterait à la résistance des capitaines des navires remorqués, qui, maîtres à leur bord et gardiens responsables de leurs navires et de leurs cargaisons, s'opposeraient légitimement aux entreprises du capitaine remorqueur.

462. — II. — La *formation*, la *preuve* et la *fin* du contrat de remorquage sont soumises, en principe, aux règles ordinaires des contrats synallagmatiques ; toutefois elles suivraient les règles spéciales de l'affrètement si le remorquage avait le caractère d'un affrètement.

463. — III. — Les *obligations du remorqueur* consistent principalement à fournir sa force motrice dans les conditions fixées par la convention expresse ou tacite des parties ; — faute de quoi il serait possible de dommages-intérêts envers le remorqué, et pourrait voir le contrat résolu à ses torts par le tribunal, sur la demande du remorqué.

463 bis. — Le remorqueur est-il tenu en outre de veiller à la conservation des choses remorquées, de telle sorte qu'il serait responsable *a priori* des accidents arrivés à ces choses pendant la remorque ? Cela dépend de la nature juridique du remorquage, laquelle dépend elle-même de la nature des choses remorquées.

Si l'objet de la remorque est une chose inerte et passive, fût-ce même un navire dépourvu d'équipage, cet objet a été confié au remorqueur comme une sorte de colis, en vertu d'un contrat de transport ou d'affrètement ; le remorqueur en a donc la garde et la responsabilité en vertu du contrat, comme le dit l'art. 1784 du Code civil, sauf à se justifier en cas d'accident en prouvant que l'accident est dû à une cause qui lui est étrangère.

Mais toutes les fois que l'objet de la remorque est un navire monté de son équipage, le remorqueur n'a pas à garder ni à restituer un bâtiment qui est resté aux mains de son capitaine et de son équipage ; simple fournisseur de force motrice en vertu d'un louage d'ouvrage par entreprise, le remorqueur n'est pas responsable *a priori* des accidents arrivés au navire remorqué ; il peut seulement être rendu responsable de sa faute, comme le Code civil le dit des entrepreneurs (art. 1789), c'est-à-dire seulement d'une faute démontrée par le remorqué.

Quoi qu'il en soit, les remorqueurs ont quelquefois soin de se couvrir à l'avance contre leur responsabilité possible en insérant dans leurs contrats des clauses de non-responsabilité. Ces clauses ont (du moins dans les remorquages maritimes) la même valeur légale que les clauses semblables des affrétements.

464. — IV. — *L'obligation essentielle du remorqué* est de payer au remorqueur le prix du remorquage, tel qu'il a été convenu. Le paiement de ce prix est garanti, dans les remorquages maritimes, par un privilège sur le navire remorqué (art. 191 C. de com., complété par la loi du 13 avril 1906).

En outre, lorsque le remorquage a pour objet un navire susceptible de manœuvrer, le capitaine du navire remorqué doit seconder l'action du remorqueur en se prêtant à l'impulsion donnée par lui à la remorque.

TITRE IV

AVARIES

465. — Le mot *avarie*, qui est employé dans le langage courant pour désigner les dommages matériels subis par des choses, a eu jadis et a encore aujourd’hui en Droit maritime une autre signification : il désigne les pertes pécuniaires extraordinaires qui sont subies par les propriétaires de navires et les propriétaires de cargaisons (art. 397 C. de com.).

Dans ce sens technique, le mot *avarie* ne s’applique pas seulement, comme dans l’acception courante, à des détériorations matérielles, mais aussi à des dépenses extraordinaires. Aussi dit-on qu’il y a des *avaries-dommages* et des *avaries-frais*.

466. — Pour que les dommages ou les frais constituent ainsi des avaries, il faut qu’ils aient été occasionnés par une cause extraordinaire, et par conséquent imprévue. En effet, s’ils étaient une conséquence normale, forcée de la navigation, ils seraient entrés dans les prévisions et les calculs des intéressés, et ceux-ci devraient les supporter sans se plaindre.

Tels sont, pour les chargeurs, les frais de chargement des marchandises au départ et de déchargement à l’arrivée, et les droits de douane.

De même, pour le fréteur, l'usure habituelle du navire et tous les frais ordinaires de navigation, droits de pilotage, de touage, de congé, de rapport, d'ancrage, etc... Le Code de commerce a pris soin de dire que les frais ordinaires de navigation ne constituent pas des avaries (art. 406), parce que l'ancien Droit maritime coutumier les avait considérés comme de *menues avaries* qui devaient être partagées entre le navire et la cargaison ; la loi moderne a rompu avec cette tradition peu rationnelle.

Mais les conventions sont libres : sous l'influence des anciens usages, il est encore stipulé quelquefois dans les affrétements que les chargeurs paieront une part des avaries, c'est-à-dire des dépenses habituelles de la navigation, part qui consiste ordinairement en un tant pour cent du fret.

467. — Le plus souvent les dommages ou frais extraordinaire qui constituent des avaries, se produisent après le chargement et avant le déchargement du navire, et c'est ce que suppose le Code de commerce (art. 397). Cependant il peut arriver que le navire ou les marchandises subissent des dommages extraordinaire pendant le chargement ou le déchargement. La vérité est que, pour que des dommages ou des frais extraordinaire constituent des avaries, et donnent lieu comme tels à un règlement entre les intéressés, il faut, mais il suffit, qu'ils se produisent pendant la durée de l'affrètement.

468. — La loi maritime s'occupe des avaries pour déterminer par qui elles doivent être supportées, parce qu'elle a considéré que certaines d'entre elles pouvaient à juste titre être réparties entre les diverses personnes intéressées à la même expédition.

De là la division des avaries en deux grandes classes : les avaries *grosses* ou *communes*, qui doivent être sup-

portées en commun par le *gros*, c'est-à-dire par l'ensemble des intéressés ; et les avaries *simples* ou *particulières*, qui doivent être supportées simplement par chacun des intéressés en particulier (art. 398 et 399 C. de com.).

Cette classification très précise et très rationnelle embrasse toutes les avaries, même celles provenant d'abordage ; toutefois celles-ci donnent lieu à des difficultés spéciales, à cause des recours qu'elles font presque inévitablement naître entre les personnes qui ont participé à l'accident ; aussi doivent-elles être étudiées à part.

469. — La théorie des avaries communes est fort ancienne, elle vient des lois rhodiennes, et elle se retrouve dans toutes les législations maritimes ; elle est en effet éminemment équitable, et par là même utile.

Elle est en même temps très conforme aux principes juridiques, car, tout en paraissant être une dérogation à la règle *res perit domino*, elle est une application du principe supérieur d'après lequel *nul ne doit s'enrichir au détriment d'autrui*.

Mais si elle a sa base dans le droit commun — ce qui permet de l'interpréter avec une certaine largeur —, la théorie des avaries communes a reçu de la loi maritime, dans les détails d'application, des règles très spéciales.

470. — Les conséquences juridiques des avaries étant fort différentes selon qu'il s'agit d'avaries communes ou d'avaries particulières, il y a lieu de classer les avaries, puis de voir comment se fait le *règlement* des avaries communes.

CHAPITRE I^{er}

Classement des avaries

471. — Le classement des avaries est chose fort difficile, d'autant plus que les dispositions de notre loi sur ce point manquent de netteté.

Normalement les avaries sont particulières, car il est naturel que les dommages subis ou les dépenses occasionnées par une chose soient supportés par le propriétaire de cette chose ; ce n'est qu'autant qu'elles se présentent dans des conditions spéciales que les avaries sont communes.

Il résulte des art. 403 et 405 du Code de commerce que sont *avaries particulières* les dommages arrivés au navire ou aux marchandises, et les dépenses faites pour le navire ou pour les marchandises, soit par suite d'un accident, soit par suite d'un vice propre, soit par suite d'une faute du capitaine ou de l'équipage, soit même par suite d'un sacrifice fait volontairement dans l'intérêt particulier de l'une de ces choses.

Il en est ainsi dans d'innombrables cas ; mais il serait inutile d'y insister, la chose se comprenant d'elle-même, et n'étant intéressante que par antithèse avec les avaries communes. Il suffit presque de dire, comme le font les Codes belge et allemand, que les avaries particulières sont toutes celles qui ne sont pas communes ; car lorsqu'on parle d'une théorie des avaries particu-

lières qui serait parallèle à la théorie des avaries communes, on oppose un mot à une entité vivante.

472. — Quant aux *avaries communes*, il ressort de l'art. 400 du Code de commerce (alin. dernier) que leur qualité dépend, non pas de leur nature intrinsèque ou de leur importance, mais uniquement de leur cause. Cette cause doit être un *sacrifice volontaire* fait par *le capitaine* dans l'*intérêt commun* du navire et de la cargaison, et ayant produit un *résultat utile*.

Il y a là quatre conditions, dont chacune demande à être précisée, et qu'il est indispensable de compléter par certaines remarques générales.

473. — I. — *Initiative du capitaine.* — Le dommage ou la dépense qui constitue l'avarie doit, pour être avarie commune, être l'œuvre du capitaine, parce que le capitaine seul est qualifié pour représenter, et par suite pour engager tous les intéressés.

Ni les actes de l'autorité publique, ni les actes des gens de l'équipage ou des passagers ne peuvent donner naissance à des avaries communes, sauf le cas où le capitaine aurait commandé ou ratifié l'acte d'un marin ou d'un passager.

474. — Le Code de commerce semble subordonner l'initiative du capitaine à une sorte de contrôle consistant en une délibération motivée de l'équipage (art. 400 *in fine*, 410-413 et 426). En réalité ce n'est là qu'une précaution à prendre par le capitaine pour couvrir sa responsabilité ; mais elle n'est pas toujours possible, car bien souvent l'imminence du péril ne laisse pas au capitaine le loisir de délibérer. Aussi, de l'avis unanime, l'inobservation de cette prescription surannée de notre loi n'empêcherait pas une mesure prise utilement par le capitaine seul de constituer une avarie commune ; et réciproquement l'existence d'une délibération préalable approuvant l'acte du capitaine ne

saurait donner le caractère d'avarie commune à une mesure qui ne le mériterait pas.

475. — II. — *Sacrifice volontaire.* — Pour qu'il y ait avarie commune, il faut avant tout que, par suite d'un acte dicté sans doute par les circonstances, mais duquel pourtant il aurait pu s'abstenir, le capitaine ait exposé certains objets ou certaines personnes à des risques plus grands que ceux qu'ils auraient courus, — ou qu'il ait fait faire à certains intéressés des dépenses plus considérables que celles qui auraient été faites, si le capitaine avait laissé les événements suivre leur cours naturel.

C'est en effet le sacrifice qui a été ainsi imposé à certains intéressés, qui les rend recevables à demander aux autres de prendre part à la perte qu'ils ont subie.

476. — Mais ne sont pas et ne peuvent pas être avaries communes les dommages ou les frais causés directement par un accident fortuit ; alors « chacun pour soi ». C'est ainsi que la loi classe positivement comme avaries particulières les dommages arrivés aux marchandises ou au navire par tempête, prise, naufrage ou échouement (art. 403, 1^o et 3^o C. de com.).

Et il en serait ainsi alors même qu'au moment où un accident s'est produit, le capitaine aurait eu la volonté de sacrifier les objets que l'accident a atteints, par exemple de couper le mât qui a été rompu par le vent, ou de jeter à la mer les marchandises qui ont été enlevées par les vagues ; du moment où, en fait, ce n'est pas un sacrifice volontaire qui a causé le dommage, il n'y a pas avarie commune.

Il en est de même des dommages ou des dépenses inévitables, qui ont été seulement avancés par l'acte du capitaine, car ils ne constituent pas des sacrifices. Par exemple, quand un navire coule bas en vue de la terre, ou qu'étant en dérive il est irrésistiblement drossé

vers la côte, le capitaine se décide souvent à mettre le cap sur le rivage pour échouer son navire sur une plage ; les dommages résultant de cet échouement ne sont pas des avaries communes donnant lieu à contribution, car la résolution prise par le capitaine n'a pu que les atténuer. — Ou bien ce sont des marchandises ou des agrès qui étaient en feu, et que le capitaine a fait jeter à la mer pour empêcher l'incendie de se propager ; leur perte ne constitue pas une avarie commune, car elle était certaine à l'avance, condamnés qu'ils étaient à être dévorés par les flammes.

N'est pas non plus avarie commune l'emploi d'une chose à l'usage auquel elle était destinée, alors même que cet usage en entraînerait la destruction. Par exemple si, dans une tempête, la chaloupe est mise à la mer pour servir, au besoin, de refuge à l'équipage, et qu'elle périsse, cette perte n'est pas un sacrifice, car la chaloupe a pour destination spéciale de servir au moment d'un danger.

477. — *III. — But d'intérêt commun.* — Le bien commun du navire et de la cargaison doit être le mobile du sacrifice fait par le capitaine aux dépens de l'un ou de l'autre. C'est en effet cette utilité commune qui explique et justifie la mise en commun de la perte résultant du sacrifice.

478. — Restent donc avaries particulières, non seulement les pertes accidentelles, mais aussi celles résultant d'un acte volontaire du capitaine qui n'aurait pas été fait pour le bien commun du navire et de la cargaison.

Il en serait ainsi d'abord de dommages causés ou de dépenses faites par le capitaine sans nécessité, par négligence ou par méchanceté, ou encore sous l'empire d'une terreur irréfléchie. Selon l'expression des Anglais, ne sont avaries communes que les *actes judiciaux*.

Il en serait encore de même de dommages causés ou de dépenses faites judicieusement par le capitaine dans l'intérêt particulier soit du navire, soit des marchandises de la cargaison. — Il est vrai que si les dépenses faites pour les marchandises concernaient l'ensemble de la cargaison, il y aurait lieu de les répartir entre les divers chargeurs ; mais, quelque analogie que présente cette répartition avec un règlement d'avaries communes, ce ne serait pas un règlement d'avaries, car elle se ferait tout simplement d'après les règles du droit commun.

479. — Suffit-il même, pour qu'il y ait avarie commune, que le sacrifice fait par le capitaine ait pour but l'intérêt *commun* ? C'est la question la plus discutée de la matière.

Une opinion qui est encore dominante aujourd'hui en doctrine et en jurisprudence, et qui se base sur une tradition remontant jusqu'au Droit romain, veut que l'acte du capitaine ait pour but le *salut* du navire et de la cargaison, qu'il s'agirait de soustraire à un *péril imminent*.

Mais cela dépasse les termes de notre loi actuelle et les nécessités rationnelles. Le Code de commerce pose en principe que sont avaries communes « les dommages soufferts et les dépenses faites... pour le *bien* et *salut commun* du navire et des marchandises » (art. 400 *in fine*) ; donc, à moins de disserter comme Figaro sur la valeur respective de la copulative *et*, et de la disjonctive *ou*, il faut reconnaître que le Code envisage aussi bien l'utilité commune que la sécurité commune. Or l'utilité commune peut motiver des sacrifices sans que la sécurité du navire et de la cargaison soit en jeu, et il serait injuste que ces sacrifices ne fussent pas répartis entre tous les intéressés, puisqu'ils ont profité à tous.

Par exemple, un navire à vapeur dont la machine ou l'hélice se trouvent hors de service, pourrait continuer son voyage à la voile sans danger, mais avec un grand retard ; pour éviter cet inconvénient, qui serait préjudiciable à tous les intéressés, le capitaine prend un remorqueur ; pourquoi les frais de remorquage ne seraient-ils pas classés comme avaries communes ?

Le Code de commerce traite lui-même comme avaries communes la capture d'un matelot qui aurait été envoyé hors du navire en mission spéciale, et la vente de marchandises pour subvenir aux nécessités urgentes de l'expédition (art. 268 et 298, alin. 4) ; or il s'agit là de mesures qui, le plus souvent, ont trait seulement à l'utilité commune, sans que le salut commun soit en jeu.

480. — IV. — *Résultat utile.* — Un résultat utile obtenu à la suite du sacrifice fait par le capitaine est une condition nécessaire pour que ce sacrifice donne lieu, comme étant avarie commune, à contribution, car si tous les intéressés sont en perte, il n'y a aucune raison pour que les uns aient à dédommager les autres.

481. — Il ne suffit même pas qu'un résultat utile ait été obtenu à la suite de la mesure prise par le capitaine ; il faut qu'il ait été obtenu au moyen de cette mesure, qu'il en soit le résultat et ne soit pas dû à d'autres circonstances.

Ainsi le veut le Code de commerce, car il ne classe le jet à la mer comme avarie commune que « s'il a sauvé « le navire » (art. 423, alin. 1) ; il faut donc que le sacrifice du capitaine ait produit lui-même un résultat utile.

Mais cette solution est fâcheuse en ce qu'elle est une source de contestations, car, lorsque le salut est réalisé, il est souvent bien difficile de savoir s'il est dû à l'acte du capitaine ou à une cause indépendante de

cet acte. — Aussi la solution contraire, qui est beaucoup plus pratique, est-elle suivie en Angleterre et aux Etats-Unis.

482. — On a même enseigné que, pour qu'il y eût avarie commune, il fallait que le résultat produit par l'acte du capitaine fût le salut du navire *et* de la cargaison ; d'où cette conséquence très grave que si, malgré les efforts du capitaine, l'une ou l'autre de ces deux choses avait péri en totalité, il n'y aurait lieu à aucune contribution. — Cette solution était, disait-on, imposée, elle aussi, par l'art. 423 du Code de commerce ; car ce texte refuse positivement de considérer comme avarie commune le jet de certaines marchandises à la mer, du moment où le navire a péri, et cela sans se préoccuper de savoir si ce jet n'a pas sauvé le surplus de la cargaison (par exemple en faisant que le navire ait péri plus près de la côte, d'où on a pu sauver les marchandises restées à bord).

Il faut décider, au contraire, qu'un résultat utile quelconque, procuré soit au navire, soit à la cargaison, suffit pour donner le caractère d'avarie commune au sacrifice fait par le capitaine ; — d'où cette conséquence que la perte totale de la cargaison, ou même la perte totale du navire n'empêcherait pas qu'il y eût lieu à contribution. — Cette solution, tout le monde en convient, est seule conforme à l'équité et aux principes généraux ; et elle n'est nullement exclue par l'art. 423 du Code de commerce. En effet, quand cet article dit que les marchandises sauvées après naufrage du navire ne sont pas tenues de contribuer à la perte de celles qui auraient été jetées à la mer pour tâcher d'éviter le naufrage, il suppose évidemment que le jet n'a servi à rien, qu'il n'a pas été plus utile au restant de la cargaison qu'au navire lui-même, et que c'est à d'autres causes qu'est dû le sauvetage du restant de la cargaison ; car

ordinairement le sort de la cargaison est matériellement lié au sort du navire, et quand les mesures prises par le capitaine ne réussissent pas à sauver le navire, il est bien rare qu'elles soient utiles à la cargaison. — L'hypothèse inverse, étant exceptionnelle, n'a pas été prévue par les rédacteurs du Code, et elle n'est régie que par les principes généraux.

Or, d'après ces principes, un résultat utile quelconque suffit pour que le sacrifice qui a produit ce résultat constitue une avarie commune donnant lieu à contribution de la part de ceux qui en ont profité. C'est ce qui est généralement admis en France et dans les autres pays maritimes.

483. — Une fois que, grâce au sacrifice fait par le capitaine, on a obtenu un résultat suffisant pour donner à ce sacrifice le caractère d'avarie commune, ce caractère est définitivement fixé, et il y a lieu à contribution entre les intéressés alors même que le résultat obtenu d'abord se trouverait anéanti par suite d'événements ultérieurs, si d'ailleurs ces événements ultérieurs étaient indépendants des événements précédents. — Par exemple, si le navire après avoir été sauvé d'une tempête par un jet à la mer, vient, en continuant sa route, se briser sur un écueil, le propriétaire des marchandises jetées n'en a pas moins droit à contribution contre l'armateur et les autres chargeurs (art. 424 C. de com.).

En effet, une fois acquis, le droit à la contribution ne peut pas être détruit par des événements postérieurs ; seulement ces événements pourront en affecter le résultat, en diminuant ou même en supprimant les éléments de la contribution.

484. — V. — *Remarques générales sur les avaries.*

A. — On a longtemps tenu pour certain, et notre jurisprudence décide encore couramment qu'une dernière condition est nécessaire pour qu'il y ait avarie

commune ; c'est que le sacrifice fait par le capitaine dans l'intérêt commun ait été rendu nécessaire par un cas fortuit ou de force majeure ; il n'y aurait pas, au contraire, avarie commune si le sacrifice avait été motivé, soit par une faute du capitaine ou des marins, soit par un vice propre du navire ou des marchandises.

Dans les deux derniers cas, dit-on, le propriétaire des objets sacrifiés a tout naturellement un recours en indemnité contre l'auteur de la faute ou ses répondants, ou contre le propriétaire de la chose vicieuse (art. 1382-1386 C. civil) ; ce recours rend inutile ou même inadmissible la contribution entre les divers intéressés. Aussi le Code de commerce dit-il positivement, dans l'art. 405, que « les accidents provenant de la négligence « du capitaine ou de l'équipage sont des avaries parti- « culières » ; et dans l'art. 410, il ne classe le jet à la mer comme avarie commune que quand il a été motivé par un accident de force majeure.

Ce système, qui est combattu par la grande majorité des auteurs, est contraire à la fois aux principes généraux et à la notion fondamentale des avaries communes.

— Il est faux que l'action en responsabilité dont le propriétaire des objets sacrifiés est armé contre l'auteur de la faute ou contre le propriétaire de la chose vicieuse, rende inutile l'action en contribution ; car ces personnes peuvent être insolvables, ce qui rendrait illusoire l'action en responsabilité ; alors la victime du sacrifice doit pouvoir laisser sommeiller l'action en responsabilité, et agir en contribution contre les autres intéressés à l'expédition (sauf à ceux-ci à essayer ensuite de se retourner contre les responsables). — Du moment d'ailleurs où l'un des intéressés a subi un sacrifice qui a profité aux autres, ceux-ci doivent y contribuer, sans quoi ils s'enrichiraient injustement aux dépens du premier, et la cause occasionnelle du sacrifice importe

peu, car elle ne change rien au résultat. Aussi le Code de commerce déclare-t-il avaries communes « en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites... pour le bien et salut commun du navire et des marchandises », sans se préoccuper de l'origine du danger contre lequel on luttait (art. 400 *in fine*).

Les articles 405 et 410 n'ont réellement rien d'incompatible avec ces idées. Le premier est étranger à la question, car lorsqu'il classe comme avaries particulières les dommages causés par la faute du capitaine, il parle évidemment de dommages résultant directement et matériellement de cette faute, et non pas de dommages provenant d'un sacrifice volontaire qui aurait été amené lui-même par une faute préalable. Quant à l'art. 410, s'il suppose que le jet à la mer a été rendu nécessaire par un accident de force majeure, c'est parce que tel est le cas le plus fréquent, mais il n'exige pas qu'il en soit ainsi. — En revanche, lorsque l'art. 298 traite comme avarie commune la vente de marchandises pour les besoins de l'expédition, auxquels ne suffit pas la caisse du bord, il vise un sacrifice qui est souvent motivé par une imprévoyance de l'armateur et du capitaine. Cela montre que les motifs des mesures prises par le capitaine ne doivent exercer aucune influence sur le classement des avaries, et qu'exiger, pour qu'il y ait avarie commune, que le sacrifice fait par le capitaine ait été rendu nécessaire par une force majeure, c'est introduire dans la notion des avaries communes une condition extra-légale.

Ce qui est vrai seulement, c'est que celui des intéressés qui serait responsable de la faute ou du vice propre qui a créé le péril commun, serait irrecevable à agir en contribution à raison des sacrifices qui lui auraient été imposés à lui-même pour parer à ce danger,

parce que son action serait paralysée par une exception analogue à l'exception de garantie.

485. — B. — Toutes les conséquences directes et nécessaires d'une avarie commune constituent elles-mêmes des avaries communes, alors même qu'en soi elles n'auraient pas ce caractère, ou ne mériteraient même pas le nom d'avaries. En effet l'accessoire suit le sort du principal.

Seulement cela n'est vrai que des conséquences directes et nécessaires de la résolution prise par le capitaine, c'est-à-dire des dommages et dépenses qui se rattachent à cette résolution par un lien de cause à effet. — Quant aux accidents qui surviendraient fortuitement à la suite de cette résolution, ils ne constituerait que des avaries particulières. — La question de savoir si des dommages ou des frais consécutifs à une avarie commune en sont la conséquence nécessaire, est une question de fait et d'appréciation.

485 bis. — Réciproquement, les dommages et dépenses qui seraient la conséquence directe et nécessaire d'une avarie particulière, doivent, en principe, être classés *de plano* comme avaries particulières.

Toutefois ce principe ne doit être appliqué qu'aux dommages matériels entraînés par la primitive avarie particulière, et qu'aux dépenses faites pour réparer cette avarie dans l'intérêt particulier du propriétaire des objets avariés. Il cesse, au contraire, de s'appliquer quand il s'agit de dommages causés volontairement ou de dépenses faites par le capitaine pour subvenir à la sécurité commune, à l'intérêt commun que l'avarie particulière aurait compromis. — En pareil cas, en effet, il faut revenir à cet autre principe qui domine toute la théorie des avaries, à savoir que les sacrifices faits volontairement pour le bien et salut commun sont avaries communes (art. 400 *in fine*, C. de com.).

Sans cela d'ailleurs il n'y aurait presque jamais d'avaries communes, car il faut bien que les sacrifices faits par le capitaine soient motivés par un accident, c'est-à-dire par une avarie particulière.

486. — C. — Certains dommages, certaines dépenses extraordinaires qui ne présentent pas les caractères constitutifs des avaries communes, sont classés comme tels par la loi, et *vice versa*. — Il en est ainsi notamment de certains frais de relâche.

487. — D. — La convention des parties peut organiser un classement des avaries autre que celui fait par la loi, car c'est là une matière d'ordre privé que le Code ne réglemente qu' « à défaut de conventions spéciales » (art. 398).

Les chartes-parties et les connaissances contiennent souvent une énumération des avaries qui devront être traitées comme communes. Ou bien ils renvoient, pour la détermination des avaries communes, à des usages locaux ; souvent ils renvoient ainsi aux *Règles d'York et d'Anvers*, qui ont été formulées dans des congrès tenus à York et à Anvers.

Il pourrait même être convenu qu'aucune avarie ne sera considérée comme commune, lors même qu'il s'agirait de dépenses faites dans l'intérêt commun. Le développement des assurances a rendu cette convention plus fréquente, en rendant moins utile la contribution entre les cointéressés.

Seulement, pour que les clauses sur le classement des avaries produisent un plein et entier effet, il faut, comme le dit l'article 398, qu'elles aient été souscrites par toutes les parties ; sans cela elles ne vaudraient qu'entre ceux des intéressés qui y auraient adhéré.

488. — E. — Les avaries communes sont l'exception, les avaries particulières constituent la règle. C'est à celui des intéressés qui prétend faire admettre en avarie

commune un dommage ou une dépense subis par lui, à justifier sa demande en prouvant que ce dommage ou cette dépense remplissent les conditions voulues pour être avarie commune.

Du reste il peut faire cette preuve par tous les moyens.

CHAPITRE II

Principaux cas d'avaries communes

489. — Le Code de commerce a indiqué, sans d'ailleurs aucune intention limitative, certains cas saillants d'avaries communes, dont l'examen permet de mieux comprendre ce que sont les avaries communes.

490. — *Le rachat du navire et de la cargaison* capturés par des pirates est une avarie commune (art. 400, 1^o), du moment où il y a eu, non pas pillage partiel par les capteurs, mais un véritable arrangement entre eux et le capitaine, et où cet arrangement respecté par les capteurs, a produit la libération du navire et de la cargaison.

491. — *Le jet à la mer* de marchandises ou d'agrès, pour alléger le navire et le soustraire ainsi, lui et sa cargaison, à un péril, est le cas classique et typique des avaries communes (art. 400, 2^o) ; à la condition toutefois d'être judicieux (de ne pas avoir eu pour objet le chat du navire, selon la plaisanterie traditionnelle), et d'avoir réussi à sauver quelque chose (art. 423 C. de com.).

A l'imitation de l'ancien Droit coutumier, le Code de commerce a tracé au capitaine certaines règles selon lesquelles il doit procéder au jet : délibération de l'équipage, choix des objets à jeter (art. 410-413) ; mais ce sont là plus tôt des conseils que des prescriptions, car l'urgence ne permet guère au capitaine de s'y conformer,

et on n'a jamais hésité, ni jadis, ni à l'époque moderne, à considérer le jet comme une avarie commune alors même qu'il ne serait pas *régulier* en la forme.

491 bis. — Il y a deux cas dans lesquels la loi laisse le jet au compte du propriétaire des objets jetés, en refusant à celui-ci le droit de demander une contribution aux autres intéressés.

C'est d'abord quand il s'agit d'objets dont le capitaine n'avait donné ni connaissance, ni reçu (art. 420 C. de com.), parce que ces objets pourraient être une occasion de fraudes.

C'est ensuite quand il s'agit de marchandises chargées sur le pont dans une navigation au long cours ou au grand cabotage (art. 421 combiné avec l'art. 229), parce que ces marchandises sont dangereuses par leur situation même, et sont en quelque sorte sacrifiées d'avance.

492. — Le *démâtement* du navire, pour l'alléger ou le redresser ; son *sabordement*, pour le décharger plus facilement par des ouvertures pratiquées dans la carène ; l'*abandon d'ancres* ou autres apparaux, pour appareiller au plus vite dans un moment de péril, sont aussi des avaries communes (art. 400, 3^o et 4^o, et art. 426) ; mais, bien entendu, quand ils sont faits dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

493. — Un *combat* contre des ennemis ou des pirates peut entraîner des dommages matériels pour le navire et pour la cargaison, et pour les marins des blessures donnant lieu à des loyers supplémentaires, à des frais de traitement, à des frais de rapatriement, et peut-être même à des frais funéraires ; ces pertes et frais sont des avaries communes (art. 400, 6^o, et art. 268), pourvu qu'il y ait eu, non pas seulement agression subie passivement, mais résistance active et utile.

494. — L'*allégement* du navire par transbordement d'une partie de la cargaison sur de petites embarcations,

pour permettre au navire d'entrer dans un havre ou un port, constitue une avarie commune (1) dont les frais ou les conséquences matérielles dommageables doivent être supportés en commun (art. 400, 7^o, et art. 427).

Il en est ainsi notamment, — sinon exclusivement, comme on le soutient dans une opinion accréditée (2), — lorsque l'allégement a été nécessaire par une force majeure qui mettait en péril le navire et la cargaison. Mais dans tous les cas, pour qu'il y ait avarie commune il faut que l'allégement ait produit le résultat désiré : si le navire allégé ne réussissait pas à entrer au port, ou à plus forte raison s'il périssait avec le reste de la cargaison, les propriétaires des marchandises transbordées n'auraient pas à contribuer à la perte (art. 427, alin. 2).

495. — Le *renflouement* du navire échoué est une avarie commune (art. 400, 8^o), du moins si on réussit à remettre le navire à flot.

Cela va de soi quand l'échouement a été volontaire, c'est-à-dire a été provoqué par le capitaine, qui, voyant son navire sur le point de sombrer ou d'être capturé, a préféré le mettre à la côte en un endroit favorable. Alors en effet l'échouement lui-même, étant fait dans l'intérêt commun, constitue une avarie commune ; et toutes les conséquences directes de cet échouement ont le même caractère, non seulement les dommages matériels qu'il a entraînés pour le navire et les mar-

(1) Si le transbordement sur des allèges était fait, non pas pour alléger le navire et continuer l'expédition, mais pour décharger le navire arrivé à destination, les frais de ce transbordement ne seraient pas du tout des avaries, et les dommages matériels qui pourraient résulter du transbordement seraient des avaries particulières.

(2) V. *supra*, n^o 484.

chandises, mais aussi les frais qu'il nécessite pour relever le navire.

Mais la chose est moins certaine quand l'échouement a été accidentel. Alors, en effet, l'échouement constitue une avarie particulière, ainsi que tous les dommages matériels qui en sont résultés pour le navire et pour la cargaison. Et on s'est demandé s'il n'en était pas de même du renflouement, et des frais ou dommages qu'il entraîne, puisque ce sont des suites nécessaires d'une avarie particulière. — Non, parce que le principe d'après lequel les conséquences directes d'une première avarie doivent être classées comme cette avarie, cesse de s'appliquer quand une avarie particulière a créé un danger commun que le capitaine doit conjurer par un sacrifice volontaire (1); et tel est le cas ici, car le navire et la cargaison seraient détruits par la mer si le navire n'était pas relevé.

496. — Les *frais de relâche* sont particulièrement difficiles à classer, parce que les relâches sont d'espèces différentes selon leur cause, et que d'autre part elles entraînent des dépenses diverses entre lesquelles la loi a fait des différences souvent arbitraires.

Il faut d'abord soigneusement distinguer des relâches les escales convenues dans l'affrètement, et dont les dépenses ne sont pas des avaries, mais des frais ordinaires de navigation.

Quant aux véritables relâches, on peut les ranger en cinq catégories, selon qu'elles sont non justifiées, ou imposées par une force majeure ordinaire, ou imposées par un gouvernement, ou nécessitées par des avaries communes, ou nécessitées par des avaries particulières ou par le ravitaillement du navire.

(1) V. *supra*, n° 485 bis

Et les frais de relâche sont de trois sortes :
les frais de port, frais d'entrée, de sortie, de stationnement, etc. ;
les frais de manutention des marchandises, frais de déchargement, magasinage et rechargement ;
l'entretien de l'équipage pendant la relâche, nourriture et loyers supplémentaires.

497. — Dans une relâche non justifiée, les frais sont des avaries, car ce sont des dépenses anormales ; mais ce sont des avaries particulières qui incombent divisément aux divers intéressés, l'armateur et les chargeurs, car ils n'ont aucun caractère d'utilité commune.

498. — Dans les relâches par force majeure ordinaire, par exemple pendant une tempête, tous les frais constituent des avaries communes, car ils résultent d'une mesure de salut commun prise par le capitaine.

499. — Dans les relâches par ordre d'un gouvernement, les frais sont des avaries, mais en principe des avaries particulières incombant divisément aux intéressés ; car ce sont des dépenses extraordinaires et imprévues, qui n'ont rien de volontaire ni de commun.

Cela reste toujours vrai pour les frais de port et pour les frais de manutention, desquels la loi n'a rien dit, les laissant ainsi sous l'empire des principes. — Mais cela cesse d'être vrai pour l'entretien de l'équipage pendant la relâche, dans le cas où le navire a été affrété à temps ; car alors le Code de commerce range positivement cet entretien parmi les avaries communes (art. 400, 6^o, et art. 300, alin. 2).

Cette exception aux principes a été inspirée par une considération d'équité : le fret à temps, qui devrait être proportionnel à la longueur du voyage, cesse de courir pendant l'arrêt du navire (art. 300, alin. 1) ; la situation du fréteur pendant l'embargo est donc pénible, privé qu'il est de revenus, mais continuant à faire des dépen-

ses ; pour atténuer la rigueur de sa situation, le législateur maritime lui a donné le droit de faire participer les chargeurs à l'entretien de l'équipage pendant la détention du navire, quoique cet entretien ne présente aucun des caractères des avaries communes.

Il y a retour aux principes lorsque l'arrêt du navire a une cause sanitaire : le Code classe l'entretien de l'équipage pendant une quarantaine comme avarie particulière pour le fréteur, même quand le navire a été affrété à temps (art. 403, 5^o).

Tout cela forme un système bien compliqué et critiquable.

500. — Dans les relâches pour avarie commune nécessitant des réparations, tous les frais sont, en principe, des avaries communes, car ce sont des conséquences directes de l'avarie commune pour réparation de laquelle le capitaine s'est décidé à relâcher.

Il en est toujours ainsi des frais de port et des frais de manutention, dont le classement en avaries communes résulte par *a contrario* de l'art. 403, 3^o.

Mais il en est souvent autrement pour l'entretien de l'équipage, car cet entretien n'est classé par le Code comme avarie commune, dans ce cas de relâche comme dans le cas précédent, que lorsque le navire a été affrété à temps (art. 400, 6^o).

Cette solution absolument arbitraire est injustifiable.

500 bis. — Quant aux dépenses de réparation des avaries communes, elles constituent incontestablement des avaries communes.

501. — Dans les relâches pour réparation d'avaries particulières, ou pour ravitaillement, les frais constituent, en principe, des avaries particulières (art. 403, 3^o), comme étant des conséquences directes de l'avarie particulière pour réparation de laquelle le capitaine a dû s'arrêter.

Toutefois il n'en est vraiment ainsi que si cette avarie ne portait préjudice qu'à l'objet même qu'elle affectait, soit le navire, soit des marchandises. Encore est-il qu'alors les frais de la relâche doivent être considérés, non pas comme des avaries particulières incombant divisément aux intéressés, qui supporteraient chacun les frais afférents à son bien, mais comme un bloc d'avaries particulières incombant à celui des intéressés dont le bien avait besoin de réparation, car c'est au profit de celui-là que la relâche a eu lieu.

Si, au contraire, l'avarie particulière originaire avait, par sa gravité, mis en péril le navire et sa cargaison, tous les frais de la relâche devraient être classés comme avaries communes ; alors en effet la relâche a été un sacrifice fait volontairement par le capitaine pour le bien et salut commun du navire et de la cargaison, ce qui lui a imprimé le caractère d'avarie commune. Ainsi le veut le principe fondamental posé par l'art. 400 *in fine*, qui l'emporte sur la disposition, contraire en apparence, de l'art. 403, 3^o, celle-ci ne visant évidemment que des avaries dangereuses seulement pour l'objet avarié, mais non pour l'ensemble.

Et il faut maintenir, contrairement à la jurisprudence, qu'il en serait ainsi quand même l'avarie originale qui compromettait le salut commun, serait elle-même provenue d'une faute de l'armateur ou du capitaine, ou bien d'un vice du navire ou des marchandises ; car ce qui caractérise les avaries communes, ce n'est pas leur cause, mais uniquement le but de la mesure prise par le capitaine (1).

Quant à savoir si les avaries originaires mettaient ou non en péril le navire et la cargaison, c'est une question de fait qu'il appartient aux juges d'apprécier.

(1) V. *supra*, n^os 484 et 485 bis.

Mais on ne peut éviter d'apporter à cette solution une exception regrettable, en ce qui concerne l'entretien de l'équipage pendant les réparations ; il résulte en effet par *a fortiori* de l'art. 400, 6^o, et directement de l'art. 403, 4^o, que cet entretien ne peut pas être classé en avarie commune toutes les fois que le navire a été affrété autrement qu'à temps.

501 bis. — Quant aux dépenses de réparation des avaries particulières qui ont motivé la relâche, elles constituent toujours des avaries particulières restant à la charge du propriétaire des objets réparés, car c'est à lui qu'elles profitent.

CHAPITRE III

Règlement des avaries communes

502. — Lorsque des avaries communes se sont produites au cours d'une expédition, la perte qui en résulte doit être répartie entre toutes les personnes intéressées à l'expédition.

Cette répartition s'appelle *contribution*, et l'ensemble des opérations qui y conduisent est désigné sous le nom de *règlement d'avaries*.

SECTION I^{re}

Formes du règlement d'avaries

503. — En principe, les intéressés, fréteur et chargeurs ou réclamateurs, peuvent procéder ou faire procéder au règlement comme bon leur semble. Mais un règlement purement amiable aurait le grave inconvénient de n'être opposable qu'à ceux des intéressés qui y auraient participé ou adhéré ; et s'il existait des assurances, il faudrait qu'il eût été accepté par les assureurs pour ne pas être méconnu par eux.

Aussi toutes les lois maritimes modernes ont-elles pris soin de déterminer les formes dans lesquelles le règlement d'avarie doit être dressé pour être *régulier* ; et alors il est unanimement considéré comme s'impo-

sant à tous les intéressés et à leurs ayants-droit, parce que tous les intérêts ont été sauvegardés.

504. — La loi veut d'abord que le règlement soit fait « dans le lieu de déchargeement du navire » (art. 414, alin. 1, C. de com.), parce que c'est là qu'on a sous la main tous les renseignements ; ce lieu est normalement le port de destination, mais c'est le *port de reste* dans le cas où le voyage ne pourrait pas être fait jusqu'au bout.

La loi veut ensuite que le règlement soit fait par des experts assermentés, qui sont connus sous le nom anglais de *dispacheurs*, et qui sont nommés par l'autorité judiciaire ou consulaire selon que le déchargeement a lieu en France ou à l'étranger (art. 414 et 416, C. de com.).

Enfin la loi veut que le règlement fait par les experts, et qu'on appelle quelquefois la *dispache*, soit homologué par l'autorité judiciaire ou consulaire (art. 416).

505. — Le règlement est fait, puis homologué à la diligence du capitaine, qui représente tout naturellement à cet égard les divers intéressés ; mais si le capitaine négligeait ce soin, les intéressés pourraient prendre individuellement l'initiative du règlement.

SECTION II

Éléments du règlement d'avaries

506. — Les règlements d'avaries débutent généralement par un préambule consistant en une relation succincte des principaux faits de la navigation, et un classement des avaries constatées par les experts.

Vient ensuite le règlement lui-même, et d'après son but ce règlement se compose de trois parties.

1^o. — La détermination de la *masse active*, c'est-à-dire des dommages et dépenses qui doivent être répartis entre les intéressés.

2^o. — La détermination de la *masse passive* ou masse contribuable, c'est-à-dire des biens qui ont profité des dommages ou dépenses, et entre les propriétaires desquels il y a lieu à contribution.

3^o. — Le calcul de la proportion dans laquelle le montant de la première masse doit être réparti entre les membres de la seconde.

507. — Ces diverses opérations sont dominées par deux principes fondamentaux qui sont indiqués par la raison et l'équité :

ceux des intéressés auxquels un sacrifice a été imposé dans l'intérêt commun, doivent être replacés dans la même situation pécuniaire que si le sacrifice avait porté sur les biens d'un autre ;

les divers intéressés doivent contribuer au sacrifice en proportion du profit que chacun d'eux en a retiré.

§ 1^{er}. — MASSE ACTIVE

508. — La *masse active*, ou *état des avaries*, comprend tous les sacrifices matériels ou pécuniaires qui ont été faits par le capitaine dans l'intérêt commun, soit simultanément, soit successivement, au cours de l'expédition, ou du moins pendant une période de l'expédition où l'état du navire et de la cargaison est resté le même.

Ces sacrifices peuvent être, selon les cas :

1^o. — des avaries-dommages de la cargaison (perte ou détérioration de marchandises) ;

2^o. — des avaries-dommages du navire (perte ou détérioration du navire) ;

3^o. — des avaries-frais (dépenses extraordinaires) ;

4^o. — des pertes de fret ;

à quoi il faut joindre 5^o — les frais du règlement.

Le total de ces dommages, pertes et dépenses dans chaque affaire donne la somme à répartir.

Ce qu'il importe de préciser, c'est comment doivent être évalués ces divers éléments possibles de la masse active.

509. — I. — *Avaries-dommages de la cargaison.* — La perte résultant de la destruction ou de la détérioration des marchandises est appréciée d'après le prix que valent couramment, au lieu de déchargeement du navire, les marchandises de même espèce, considérées dans l'état où les marchandises sacrifiées étaient avant l'avarie commune (art. 415, alin. 1, C. de com.). En effet c'est cette valeur là que la victime du sacrifice fait par le capitaine aurait encore, si le sacrifice avait été fait aux dépens d'un autre ; c'est donc de cette valeur, en cas de destruction totale, qu'elle doit être indemnisée, et en cas de détérioration, de la différence entre cette valeur et celle qui lui reste.

510. — D'ailleurs c'est seulement la valeur nette des marchandises sacrifiées dont on doit tenir compte.

En effet le dommage subi par le propriétaire de ces marchandises n'est pas égal à leur valeur intégrale : si ses marchandises étaient arrivées à bon port, il aurait eu à payer des droits de douane, des frais de décharge-
ment, etc. ; le sacrifice de ses marchandises lui a économisé tout ou partie de ces frais là ; donc on doit déduire ces frais de la valeur des marchandises semblables aux siennes, sans quoi l'indemnité dépasserait le préjudice.

511. — Pour savoir quelle valeur auraient eue au port de reste les marchandises sacrifiées à l'intérêt commun, il faut connaître deux choses.

Avant tout, l'espèce et la qualité de ces marchan-
dises. Pour cela on n'aura qu'à consulter les connaissements (art. 415, alin. 2, C. de com.).

Cependant on ne peut pas s'en rapporter aveuglément aux connaissances, car il pourrait se faire que, pour des motifs divers, les chargeurs y eussent déguisé

la véritable qualité de leurs marchandises. Pour déjouer ces fraudes, la loi a décidé qu'on s'en rapporterait aux connaissances inexacts, ou qu'on les mettrait de côté, selon que l'un ou l'autre parti serait défavorable aux chargeurs : si les marchandises sacrifiées étaient d'une qualité supérieure à celle déclarée par le chargeur, on prend celui-ci au mot, et on l'indemnise d'après la base insuffisante qu'il a indiquée ; au contraire si les marchandises sacrifiées étaient d'une qualité inférieure à celle déclarée, on met le connaissance de côté, et on indemnise le chargeur d'après la qualité réelle de ses marchandises, sauf à prouver cette qualité par d'autres moyens (art. 418, alin., 2 et 4, C. de com.).

512. — Il faut connaître aussi l'état matériel dans lequel les marchandises sacrifiées étaient au moment de leur sacrifice ; car si elles avaient déjà subi des avaries particulières, elles avaient moins de valeur, et on ne peut leur appliquer les prix courants du port de déchargement qu'avec une réduction correspondant à leur mauvais état.

La preuve de l'état matériel des marchandises sacrifiées au moment du sacrifice peut être faite par tous les moyens.

513. — *II. — Avaries-dommages du navire.* — La perte résultant de la détérioration du navire, de la destruction ou de la détérioration d'agrès ou apparaux, est assez facile à évaluer. Souvent, en effet, ces dommages auront été réparés en route pendant une relâche ; ou bien ils seront en voie de réparation au port de reste ; il y aura donc, soit des factures des réparations faites, soit un devis des réparations en cours. Il suffira de porter en compte le montant de ces factures ou devis pour remettre le fréteur dans la situation où il serait si son navire n'avait pas été sacrifié à l'intérêt commun.

514. — Toutefois, pour qu'il en soit exactement ainsi, il faut faire subir certaines réductions à la somme allouée au frêteur.

D'abord il faut déduire le prix pour lequel le capitaine aurait vendu les débris des objets sacrifiés, comme un mât coupé, ou bien les objets remplacés, par exemple du vieux cuivre ; en effet ce prix a diminué d'autant la perte subie par le frêteur.

Puis il faut déduire ce qu'on appelle la *différence du vieux au neuf*. En effet, lorsque les réparations sont faites, le navire vaut plus qu'il ne valait avant le sacrifice, car il est remis à neuf ; il y a là pour le frêteur un avantage évident, et dont il faut tenir compte en déduisant du montant des réparations la différence du vieux au neuf.

Seulement cette différence pourrait être assez difficile à calculer ; aussi, pour simplifier, l'usage l'a-t-il fixée à forfait à un tiers du prix des réparations, en en exemptant certains objets dont l'usure est imperceptible.

515. — *III. — Avaries-frais.* — Les dépenses extraordinaires faites dans l'intérêt commun n'ont pas besoin d'être évaluées ; le montant en est directement connu par les déboursés que le capitaine a faits, et qui sont presque toujours justifiés par des reçus ou factures.

Il suffit de porter ce montant dans la masse active, en y ajoutant les intérêts des capitaux déboursés.

516. — *IV. — Pertes de fret.* — Un sacrifice fait par le capitaine dans l'intérêt commun peut avoir mis le navire hors d'état d'achever le voyage, et avoir entraîné ainsi une réduction du fret (art. 296 C. de com.). La perte partielle de fret qui résulte de là constitue une avarie commune, puisqu'elle est la conséquence directe d'une avarie commune ; elle doit donc être portée à la masse active.

Toutefois elle ne doit être comptée que déduction faite des dépenses que l'inachèvement du voyage a épargnées au fréteur.

517. — V. — *Frais du règlement d'avaries.* — La confection d'un règlement d'avaries entraîne inévitablement certains frais, tels que les honoraires des dispatcheurs, etc. — Ces frais sont des accessoires des avaries communes qui donnent lieu au règlement ; comme tels ils doivent figurer dans la masse active, pour être répartis entre tous les intéressés.

§ 2. — MASSE PASSIVE

518. — *La masse passive, ou état des contribuables,* comprend, sauf exception, tous les biens qui ont profité du sacrifice volontaire fait par le capitaine. C'est entre les propriétaires de ces biens que la perte pécuniaire résultant de ce sacrifice doit être répartie ; et elle doit l'être proportionnellement à la valeur des biens que chacun d'eux avait risqués dans l'expédition, car le profit que chacun a retiré du sacrifice est proportionné lui-même à cette valeur.

519. — La règle de la contribution entre tous les intéressés proportionnellement à la valeur des biens mis en risque par chacun, avait été posée par la loi rhodienne (*Digeste, t. de lege Rhodia, fragm. 2, § 2*). Mais, d'après ce texte, il semble bien que, dans les législations antiques, les biens sauvés figuraient seuls dans la masse contribuable, et que les biens sacrifiés ne devaient pas y être compris. — Au premier abord cela paraît tout naturel, car n'est-il pas contradictoire de dire que les biens sacrifiés ont profité du sacrifice ?

Cependant, au Moyen-Age, on abandonna cette idée, et on posa au contraire en principe que les objets sacrifiés devaient être assimilés aux objets sauvés au

point de vue de la contribution. Dans toutes les législations maritimes modernes, il est certain que les biens sacrifiés doivent être comptés dans la masse contribuable comme et avec les biens sauvés.

Et en effet, malgré l'apparence, les propriétaires des objets sacrifiés profitent bien du sacrifice qui a été fait à leurs dépens, car ce sacrifice leur donne droit à une indemnité qui représente pour eux les biens dont ils ont été privés, tandis qu'ils auraient peut-être perdu ces biens sans équivalent si le capitaine n'avait pas pourvu à l'intérêt commun, et avait laissé un sinistre se produire. — D'ailleurs, si les propriétaires des biens sacrifiés ne devaient pas contribuer à l'avarie commune, ils seraient placés dans une situation meilleure que celle des intéressés dont les biens ont été sauvés, car ils retrouveraient, sous forme d'indemnité, la valeur intégrale de leurs biens, tandis que les autres n'auraient conservé leurs biens que moyennant le paiement d'une certaine somme ; finalement les propriétaires des biens sacrifiés seraient les seuls à ne pas supporter une part du sacrifice fait dans l'intérêt commun, et, sous prétexte d'indemnité, ils recevraient une prime.

La raison et l'équité veulent donc que les propriétaires des objets sacrifiés contribuent eux-mêmes à l'indemnité qui leur est due. Il y a alors ce qu'on appelle la *contribution sur soi-même*.

520. — Ainsi tous les biens qui ont été exposés ensemble aux risques de la navigation, sont compris dans la masse contribuable. Toutefois il y a trois catégories de biens qui ont toujours été exemptés de la contribution.

En premier lieu, les personnes dont la vie a été sauvée grâce au sacrifice fait par le capitaine, n'ont jamais été astreintes à contribuer de ce chef. En effet la vie humaine ne peut pas être évaluée en argent par

comparaison avec des choses ; donc, faute d'une commune mesure, il est impossible de faire contribuer les marins ou les passagers, pour leur vie, avec les propriétaires du navire et de la cargaison.

En second lieu, par faveur pour les gens de mer, on a admis depuis le Moyen-Age que leurs loyers n'entreraient pas en contribution (art. 304, alin. 2, C. de com., et argument *a fortiori* de ce texte).

En troisième lieu, « les munitions de guerre et de « bouche, et les hardes des gens de l'équipage ne contribuent point aux avaries communes » (art. 419, alin. 1. C. de com.) ; par analogie, on a toujours étendu cette dispense aux bagages des passagers (1). — Mais il ne s'agit là évidemment que des vivres, munitions et vêtements ayant le caractère de provisions pour le voyage, et par là même un caractère personnel ; les objets de cette nature qui seraient transportés comme marchandises, devraient contribuer aux avaries communes comme les autres marchandises.

521. — En définitive, la masse passive comprend les biens mis en risque par les chargeurs, c'est-à-dire leurs marchandises, et les biens mis en risque par le fréteur, c'est-à-dire le navire et le fret ; — le fret, car

(1) L'exemption dont jouissent les vivres, munitions et vêtements, quand il s'agit de contribuer à des avaries communes qui leur ont été profitables, n'empêche pas ces biens de donner lieu à contribution quand ils ont été sacrifiés (art. 419, alin. 2.) Et même alors c'est leur valeur intégrale qui doit être remboursée par contribution à leur propriétaire, car celui-ci n'a pas à contribuer sur lui-même.

Réciproquement, le fait que les marchandises dépourvues de connaissance et les marchandises chargées sur le pont des longs courriers ou grands caboteurs ne donnent pas lieu à contribution quand elles sont jetées à la mer, n'empêche pas qu'elles doivent contribuer aux avaries communes dont elles auraient profité (art. 420, et 421, alin. 1, C. de com.).

le fréteur court pour son fret les mêmes dangers que les chargeurs pour leurs marchandises, puisque la perte même fortuite des marchandises entraîne la perte du fret (art. 302 C. de com.).

La masse passive se compose donc de trois éléments : les marchandises, le navire et le fret (art. 401 C. de com.). Et ici encore il importe de préciser comment ces éléments doivent être évalués.

522. — I. — *Marchandises.* Les marchandises sont portées dans la masse passive pour la valeur qu'elles ont (si elles sont sauvées), ou qu'elles auraient eue (si elles ont été sacrifiées), au lieu et à l'époque du déchargement (art. 402, 304 et 417 C. de com.).

C'est cette valeur, en effet, que le sacrifice a conservé au propriétaire des marchandises sauvées ; et il en est de même, au fond, pour le propriétaire des marchandises sacrifiées, puisque le sacrifice lui a donné droit à une indemnité égale à cette valeur.

La valeur des marchandises au port de déchargement est fixée par le prix que valent couramment en cet endroit les marchandises de même espèce, dans l'état où les marchandises contribuables étaient au moment du déchargement.

523. — Mais, au point de vue passif comme au point de vue actif, c'est seulement la valeur nette des marchandises dont on doit tenir compte (art. 304). En effet la valeur que les marchandises des chargeurs représentent pour eux n'est pas absolument égale à la valeur vénale des marchandises ; elle est diminuée par les frais que les chargeurs ont dû supporter pour avoir leurs marchandises à destination, et qui leur eussent été épargnées si le capitaine avait laissé périr les marchandises ; il faut donc déduire ces frais de la valeur brute des marchandises contribuables, sous

peine d'imposer aux chargeurs une contribution supérieure au profit retiré par eux de l'avarie commune.

Et les frais qu'il faut ainsi déduire de la valeur brute des marchandises sont beaucoup plus considérables au point de vue passif qu'au point de vue actif : ici ce ne sont plus seulement les droits de douane, les frais de déchargement et autres analogues ; c'est aussi le fret que les chargeurs ont à payer au capitaine, et dont ils auraient été dispensés si leurs marchandises avaient péri (1). — Il y a là une différence très notable entre l'évaluation des marchandises dans la masse passive et leur évaluation dans la masse active.

524. — Pour évaluer les marchandises contribuables, il faut avant tout en connaître l'espèce et la qualité. Pour cela on consultera tout naturellement les connaissances.

Mais ici encore on peut craindre que les chargeurs n'aient déguisé, dans les connaissances, la qualité de leurs marchandises ; la loi a puni ces fraudes de la même manière au point de vue passif qu'au point de vue actif : si les marchandises sont d'une qualité supérieure à celle déclarée par le chargeur, on met le connaissance de côté, et on fait contribuer le chargeur d'après la qualité vraie de ses marchandises, sauf à prouver cette qualité par d'autres moyens ; au contraire si les marchandises sont d'une qualité inférieure à celle déclarée par le chargeur, on fait contribuer celui-ci d'après la base exagérée qu'il a donnée (art. 418, alin. 1 et 3, C. de com.).

525. — Ensuite, pour évaluer les marchandises contribuables, il faut tenir compte de l'état matériel

(1) Toutefois il n'y aurait pas lieu de déduire le fret s'il avait été stipulé à tout événement, car alors un sinistre que le capitaine aurait laissé se produire n'en aurait pas fait faire l'économie au chargeur.

dans lequel elles étaient au moment du déchargement (art. 424 C. de com.) ; car si elles étaient détériorées, atteintes d'avaries particulières, leur propriétaire aurait moins profité du sacrifice fait dans l'intérêt commun, que si elles étaient saines.

C'est la même idée au point de vue passif qu'au point de vue actif, mais appliquée d'une manière différente : ici ce n'est pas au moment de l'avarie commune que doit être envisagé l'état matériel des marchandises, mais au moment du déchargement, parce que les marchandises étaient restées en risque jusqu'à ce moment.

Il résulte de là que la part contributive des chargeurs peut diminuer progressivement, par suite d'avaries particulières subies par leurs marchandises au cours du voyage, même après l'avarie commune, jusqu'à être réduite à zéro si des marchandises sauvées par l'avarie commune venaient à périr par accident avant le déchargement (1).

525 bis. — Seulement, si les avaries particulières subies par les marchandises contribuables étaient postérieures à l'avarie commune, et qu'elles eussent donné lieu à des indemnités représentant en tout ou en partie les choses contribuables, c'est-à-dire à des dommages-intérêts contre des tiers, ces indemnités devraient être comptées dans la masse passive, précisément parce qu'elles représentent les choses contribuables.

526. — II et III. — *Navire et fret.* — Rationnellement on devrait porter dans la masse contribuable le navire pour la valeur qu'il a (s'il est sauvé), ou qu'il aurait eue (s'il a été sacrifié) au port de reste, et le fret pour son montant net.

(1) Bien entendu, il n'y aurait pas à tenir compte d'accidents arrivés aux marchandises après le déchargement, parce que le déchargement a mis fin à la communauté d'intérêts qui engendre la communauté des avaries.

Il est évident, en effet, que le sacrifice fait par le capitaine dans l'intérêt commun a conservé au fréteur la valeur de son navire au port de décharge, et le prix du transport de la cargaison, défalcation faite des frais qui eussent été épargnés au fréteur si un sinistre avait interrompu le voyage au moment où le capitaine en a assuré la continuation grâce à l'avarie commune.

Mais, sous prétexte d'éviter des difficultés d'évaluation, la plupart des lois maritimes, anciennes et modernes, ont organisé autrement la contribution du fréteur.

L'Ordonnance de 1681 fit contribuer le fréteur pour « moitié du navire et du fret » (livre III, titre 8, art. 7), ce que les commentateurs entendaient comme désignant la moitié du navire au départ et la moitié du fret brut. On considérait la moitié du navire au départ comme représentant la valeur entière du navire à l'arrivée, et la moitié du fret brut comme valant tout le fret net, parce que l'autre moitié du navire était censée absorbée par le dépérissement résultant du voyage, et l'autre moitié du fret par les frais du voyage.

Les rédacteurs du Code de commerce ont reproduit ce forfait quant au fret ; mais ils l'ont désorganisé, sans s'en rendre compte, quant au navire, en remplaçant la valeur au départ par la valeur à destination. D'après les articles 401 et 417, le fréteur contribue aux avaries communes pour la moitié du fret brut et pour la moitié de la valeur du navire au port de décharge.

Ce système de notre Code est l'objet de critiques méritées, car il réduit arbitrairement la contribution du fréteur, et par contre-coup augmente injustement celle des chargeurs.

527. — Ainsi le navire est porté dans la masse passive pour la moitié de la valeur qu'il a ou qu'il aurait eue au lieu et à l'époque du déchargeement.

Pour fixer cette valeur, il faut tenir compte de l'état matériel du navire ; car si, avant ou après le sacrifice auquel il doit contribuer, mais avant le déchargement, le navire a subi des avaries particulières, il vaut moins et le fréteur a moins profité de l'avarie commune.

Il résulte de là que, si les avaries particulières subies par le navire avaient été réparées en route, on devrait déduire de la valeur actuelle du navire la plus-value conférée au navire par les réparations.

527 bis. — Mais si les avaries particulières subies par le navire étaient postérieures à l'avarie commune, et qu'elles fussent imputables au fait d'un tiers qui en serait responsable, le montant des dommages-intérêts auquel le fréteur aurait droit contre ce tiers devrait être ajouté à la valeur actuelle du navire non encore réparé, et, si le navire était déjà réparé, la plus-value conférée au navire par les réparations ne devrait pas être déduite.

528. — Quant au fret, il est porté dans la masse passive pour la moitié de son montant brut.

Au fret proprement dit il faut assimiler ici le prix du transport de passagers.

Evidemment il s'agit là du fret (ou prix de passage) du voyage au cours duquel se sont produites les avaries communes donnant lieu au règlement.

En cas de sous-affrètement, c'est, non pas le fret original, mais les frets en sous-ordre (frets des connaissances) ; en effet ce sont ceux-là, et ceux-là seuls, qui correspondent aux marchandises contribuables, qui étaient en risque avec elles, et qui ont profité avec elles du sacrifice fait par le capitaine.

529. — Mais le fret ne doit être compté dans la masse passive qu'autant qu'il a été conservé par l'avarie commune ; car c'est seulement alors que le fréteur a profité, pour son fret, de l'avarie commune.

Par suite, point de contribution pour le fret des marchandises débarquées avant le sacrifice, car ce fret était irrévocablement acquis au fréteur.

Par suite encore, point de contribution pour le fret qui aurait été stipulé à tout événement, c'est-à-dire payable même en cas de sinistre ; en effet ce fret était acquis d'avance, il n'était exposé à aucune chance de perte, et il n'a pu être sauvé par le sacrifice fait par le capitaine. — Il ne résultera pas de là, d'ailleurs, une diminution de la masse contribuable, bien au contraire ; car si le fret acquis n'est pas porté dans cette masse du chef du fréteur, il y figure d'une certaine manière du chef du chargeur, en ce sens qu'il n'est pas déduit de la valeur des marchandises contribuables (1).

§ 3. — CALCUL DES PARTS CONTRIBUTIVES

530. — Une fois que les deux masses, active et passive, ont été formées, il reste à répartir le total de la première entre les divers éléments de la seconde. Ce n'est plus alors qu'une affaire de calcul, une règle de trois, étrangère aux principes du droit.

Par exemple : montant des avaries communes, 1.000 francs ; et total des biens contribuables, 20.000 francs. — Chaque élément de la masse passive devra contribuer pour un vingtième de sa valeur, c'est-à-dire pour 5 %.

531. — Une circonstance peut venir augmenter après coup la part contributive de certains contribuables : c'est l'insolvabilité de certains autres.

Non pas que les contribuables soient solidaires les uns des autres ; mais ils ont toujours été considérés comme garants les uns des autres, parce que l'insolva-

(1) V. *supra*, n° 523, note.

bilité des contribuables est une sorte de risque accessoire des avaries communes ; donc, quand ce risque se réalise, la part contributive de l'insolvable doit être répartie entre les autres proportionnellement à leur intérêt.

532. — Il faut remarquer enfin que, parmi les intéressés, il y en a qui figurent à la fois dans les deux masses, et qui, par suite, ont en même temps à recevoir une indemnité et à contribuer à cette indemnité : ce sont les propriétaires des biens qui ont été sacrifiés par le capitaine à l'intérêt commun. Pour ceux-là, qui *contribuent sur eux-mêmes*, il s'opère une confusion jusqu'à due concurrence qui diminue la somme à laquelle ils ont droit.

SECTION III

Exécution du règlement d'avaries

533. — Quand un règlement d'avaries communes a été, soit accepté par tous les intéressés, soit homologué par l'autorité compétente, il est définitif, et chacun des intéressés peut en réclamer l'exécution.

L'action par laquelle on réclame ainsi l'exécution d'un règlement d'avaries est appelée *action en contribution*.

534. — L'action en contribution ne peut être exercée que jusqu'à concurrence de la valeur, réelle ou fictive, que les choses sujettes à contribution avaient ou auraient eue au moment du déchargeement du navire, — valeur réelle pour les choses sauvées, valeur sur le papier pour les choses sacrifiées.

Cela est certain, puisque c'est seulement pour cette valeur que les divers intéressés ont été portés dans la masse passive. Et même contre le fréteur, l'action en contribution ne peut être exercée que jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur du navire et du fret (art. 401 et 417 C. de com.).

535. — Mais alors les contribuables contre lesquels l'action en contribution est exercée, ne pourraient-ils pas s'en libérer complètement par l'abandon des choses à raison desquelles ils doivent ainsi contribuer ?

Le fréteur en aurait incontestablement le droit, car l'avarie commune subie par la cargaison est un fait du capitaine, et le Code de commerce (art. 216) autorise le propriétaire du navire à s'affranchir, par l'abandon du navire et du fret, des obligations résultant des faits du capitaine. — Mais, dans l'état actuel de notre législation, le fréteur n'usera jamais de cette faculté : ne devant contribuer aux avaries communes que pour moitié du navire et du fret, il n'aurait évidemment aucun avantage à répondre à l'action en contribution par l'abandon de tout le navire et de tout le fret.

Au contraire les chargeurs, qui doivent contribuer pour la valeur intégrale de leurs marchandises, pourraient être tentés de se débarrasser de l'action en contribution en abandonnant ces marchandises ; et il est très généralement admis qu'ils en ont le droit.

Cela résulte, dit-on, de la nature de l'action en contribution qui, d'après les traditions et d'après les textes, est une sorte d'action réelle. « L'action en contribution est réelle de sa nature », avait écrit Emérigon ; à son tour le Code de commerce présente toujours la contribution comme due par les choses, et non par les personnes (art. 401, 417), et comme périssant avec les choses sujettes à contribution (art. 424), ce qui implique qu'elle est réelle. L'action en contribution ne peut donc être exercée que sur les marchandises transportées, elle ne pourrait pas l'être sur la fortune de terre des chargeurs ; d'où pour ceux-ci la faculté de s'en affranchir par l'abandon de leurs marchandises.

Toutefois, ajoute-t-on, il n'en est ainsi que tant que les choses restent en l'état, et il en est autrement après

que les destinataires ont pris livraison des marchandises sujettes à contribution. En effet, par le fait même de la réception de ces marchandises, les réclamateurs se sont obligés personnellement à acquitter les charges qui pesaient sur les marchandises ; si donc un accident postérieur venait détruire les marchandises en tout ou en partie, les réclamateurs n'en resteraient pas moins débiteurs personnels de la contribution jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises au moment du déchargement, et ils ne pourraient pas se libérer de cette obligation par l'abandon de débris.

En elle-même cette théorie est en contradiction avec les principes fondamentaux du droit : il n'y a d'actions réelles que celles qui sont basées sur des droits réels, puisque aussi bien les actions ne sont pas autre chose que les droits à l'état contentieux ; or le droit à la contribution est évidemment un droit de créance, puisque c'est un droit à une indemnité ; l'action en contribution est donc essentiellement personnelle. — Si les anciens auteurs la qualifiaient de réelle, c'était, comme Emérigon l'expliquait lui-même, parce qu'elle s'évanouit quand les choses à raison desquelles elle est exercée ont péri. Quant aux textes du Code, s'ils présentent la contribution comme due par les choses plutôt que par les personnes, c'est tout simplement pour indiquer, en évitant une périphrase, que les personnes doivent la contribution à raison des choses, et seulement jusqu'à concurrence de leur valeur. — Enfin, si l'action en contribution est nécessairement personnelle contre les réclamateurs, comment serait-elle réelle contre les chargeurs ? Car une action ne peut pas changer de nature en changeant de défendeur.

D'un autre côté, il n'est pas juridiquement possible d'autoriser les chargeurs, — comme l'ont proposé d'éminents auteurs pour tourner la difficulté, — à se

libérer de l'action personnelle en contribution au moyen d'une faculté d'abandon de leurs marchandises, qui leur serait reconnue par analogie de la faculté d'abandon du navire et du fret donnée aux armateurs par l'art. 216 du Code de commerce ; car ce serait étendre, sous prétexte d'une analogie fort contestable, une disposition très exceptionnelle (1).

Rigoureusement, et en l'absence dans nos lois françaises d'une disposition spéciale qu'il serait d'ailleurs désirable d'y voir introduire, l'action en contribution, tout en ne pouvant être exercée que pour la valeur des marchandises à l'arrivée, porte et peut être exercée dans cette mesure sur tous les biens des chargeurs, comme sur tous les biens des réclamateurs.

Mais il faut avouer qu'en pratique ce serait regrettable, et on comprend très bien que la jurisprudence saisisse tous les prétextes pour donner gain de cause aux chargeurs qui répondent à l'action en contribution en abandonnant les marchandises contribuables.

536. — Le Code de commerce, dans l'art. 408, semble soumettre l'exercice de l'action en contribution à une condition spéciale ; c'est que l'avarie commune excède 1 % de la valeur cumulée du navire et des marchandises.

Cela serait souverainement déraisonnable. Mais il résulte des précédents historiques et de la corrélation entre l'art. 408 et les articles suivants, que cette disposition vise, non pas l'action en contribution entre chargeurs et fréteurs, mais l'action en indemnité entre assurés et assureurs. — En réalité donc toute avarie commune, du moment où elle est appréciable, donne lieu à contribution.

537. — L'exécution du règlement d'avaries est garantie au fréteur par un privilège sur les marchandises (art. 308 et 428 C. de com.), et aux chargeurs

(1) V. *supra*, n° 423.

par un privilège sur le navire (argument des art. 191, 7^o, et 280 C. de com.).

En outre les intéressés devraient, d'après les principes généraux, avoir un droit de rétention sur les marchandises sujettes à contribution ; mais en supprimant le droit de rétention en matière de fret (art. 306, alin. 1), le Code de commerce l'a par là même supprimé en matière d'avaries communes.

En revanche, il faut reconnaître, conformément au 2^e alinéa de l'art. 306, que, pour assurer l'exécution du règlement d'avaries et empêcher l'extinction du privilège, le capitaine pourrait demander le dépôt des marchandises en mains tierces jusqu'au paiement des parts contributives des chargeurs.

538. — Une circonstance heureuse pourrait venir mettre obstacle à l'exécution d'un règlement d'avaries : ce serait la disparition après coup de l'avarie elle-même ; comme si des objets jetés à la mer en étaient retirés, ou si des objets capturés étaient repris ou rendus sans rançon.

Si cet heureux événement se produit avant la confection d'un règlement d'avaries, il n'y a évidemment pas lieu de procéder à ce règlement.

Que si le règlement avait déjà été fait, l'exécution n'en pourrait pas être poursuivie.

Bien mieux, si le règlement avait été exécuté, il faudrait restituer aux contribuables les sommes par eux payées (*Digeste, t. de lege rhodià, fragm. 2, § 7*, et art. 429 C. de com.).

Seulement si les objets recouvrés avaient subi des détériorations dues au sacrifice que le capitaine en avait fait, ou si leur sauvetage ou leur reprise avaient occasionné des frais, — ce qui est à peu près inévitable, il y aurait lieu de dresser et d'exécuter un règlement pour ces dommages ou ces frais.

CHAPITRE III

Abordages

539. — *L'abordage, ou collision, est le choc de deux navires, c'est-à-dire de deux bâtiments qui naviguent ou sont susceptibles de naviguer.*

Il n'y a pas abordage, au sens technique du mot, dans le choc d'un navire contre un corps fixe, tel qu'un écueil, un quai, un barrage, une jetée, une estacade, ou contre un corps flottant insusceptible de naviguer, par exemple contre une banquise, un iceberg, un ponton, ou même contre un navire submergé et réduit à l'état d'épave.

540. — L'abordage proprement dit est soumis par les lois maritimes à des règles spéciales ; mais par cela même que ces règles sont exceptionnelles à certains égards, elles doivent être restreintes à l'abordage maritime ; l'abordage fluvial, de même que tout heurt ne constituant pas un abordage, est régi simplement par les principes généraux.

541. — Les conditions modernes de la navigation ont rendu les abordages maritimes beaucoup plus fréquents et leurs conséquences infiniment plus terribles. Pour prévenir autant que possible ces abordages, les principales nations maritimes ont organisé des systèmes de signaux optiques et acoustiques, et des règles sur les feux et la marche des navires ; sur l'initiative de la France et de l'Angleterre, un règlement international

sur ces différents points a été fait en 1862 ; il a été revisé à diverses reprises, et en dernier lieu en 1889 par la Conférence de Washington. L'observation de ce règlement a été sanctionnée en France par une loi du 10 mars 1891.

542. — Le Droit maritime privé ne s'occupe des abordages qu'au point de vue des dommages qu'ils occasionnent.

En soi, ces dommages sont des avaries particulières ; mais presque toujours ils donnent lieu à des recours en responsabilité contre des tiers ; et ce sont ces recours qu'il faut étudier.

543. — A ce point de vue, les lois des divers pays étaient fort divergentes ; et comme les abordages en mer se produisent souvent entre navires de nationalité différente, il était sorti de là des conflits de lois très fréquents et à peu près insolubles. Afin de prévenir ces conflits, les principales nations maritimes des deux mondes ont élaboré une loi internationale sur les collisions en mer ; c'est la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Puis notre législation française a été profondément modifiée par une loi du 15 juillet 1915, qui a mis l'art. 407 du Code de commerce en harmonie avec la Convention de Bruxelles.

Il faut signaler là une étape très importante dans le travail d'unification du Droit maritime.

544. — La Convention de Bruxelles et la loi française de 1915 ont, sur beaucoup de points, ramené l'abordage maritime aux principes du droit commun ; mais sur certains autres elles lui ont conservé ou même imprimé une physionomie exceptionnelle, que n'a pas chez nous l'abordage fluvial.

De là la nécessité de préciser avant tout la distinction entre les deux espèces d'abordage. — Cette distinction était, sous l'empire du Code de commerce,

matière à controverse : fallait-il, pour la faire, s'attacher au caractère maritime ou fluvial des bâtiments entrés en collision, ou bien à la nature des eaux dans lesquelles la collision a eu lieu ? La seconde solution était beaucoup plus rationnelle ; aussi l'avait-elle emporté en doctrine et en jurisprudence. Mais la première était d'une application plus commode ; aussi a-t-elle été consacrée par la Convention de Bruxelles et par la loi de 1915 : d'après la rédaction donnée par cette loi à l'article 407 (alin. 1), il s'agit de « l'abordage survenu entre navires de mer « ou entre navires de mer et bateaux de navigation « intérieure..., sans qu'il y ait à tenir compte des eaux « où l'abordage s'est produit ».

545. — En même temps la loi nouvelle a eu soin d'assimiler à l'abordage un cas qui, en soi, n'est pas un abordage, mais qui y ressemble extrêmement : c'est celui où la manœuvre d'un navire, sans le jeter contre un autre, cause des dommages à cet autre, ou à sa cargaison, ou à son personnel (nouvel alinéa 6, ajouté à l'art. 407), par exemple en provoquant l'échouement de l'autre navire, ou sa collision avec un troisième.

SECTION I^{ère}

Abordages donnant lieu à recours

546. — Les victimes de l'abordage, armateurs, chargeurs, marins ou passagers, ont-elles la ressource de s'en prendre au propriétaire du navire qui est entré en collision avec le leur (d'un seul mot, le *navire abordeur*), et de lui demander indemnité ?

Cela dépend essentiellement de la cause de l'abordage. D'après les principes généraux, si l'abordage est *fortuit*, c'est-à-dire est dû à un accident de force majeure, comme un coup de vent ou un courant violent,

il ne donne lieu à aucune action en indemnité : chacun supporte définitivement les dommages subis par son navire, par ses marchandises, ou par sa personne.

C'est seulement quand l'abordage est *fautif*, ayant été amené par une faute commise par l'armateur ou par le personnel de l'un des navires (ou des deux navires), que les victimes de l'abordage ont le droit de se faire indemniser par l'auteur (ou les auteurs) de la faute, et par l'armateur au service duquel sont ces personnes.

— Encore est-il que, pour obtenir une indemnité, il faut que les victimes de l'abordage démontrent la faute à laquelle elles attribuent l'abordage, car sans cela le caractère de l'abordage resterait indécis, et la demande d'indemnité ne serait pas suffisamment justifiée.

547. — C'est ainsi que le Droit romain avait résolu la question (Digeste, L. IX, t. 2, fragment 29, §§ 2 et 4), et ce système aussi simple que rationnel fut reproduit au Moyen-Age par le Consulat de la mer. Il fut admis aussi, en ce qui concerne les dommages causés aux marchandises ou aux personnes, par les Coutumes du Nord-Ouest, puis par l'Ordonnance de 1681 et par le Code de commerce, qui laissèrent ces dommages sous l'empire du droit commun en ne s'en occupant pas.

Mais quant aux avaries causées aux navires par les abordages, les Rôles d'Oléron et les Coutumes du Nord posèrent en règle, contrairement aux Coutumes du Midi, que ces avaries seraient partagées par moitié entre les deux navires ; et ce système passa dans l'Ordonnance de 1681.

Pour concilier ces traditions opposées, les rédacteurs du Code de commerce empruntèrent à Eméragon une solution qui était très ingénieuse de la part d'un commentateur, mais qui était fort critiquable chez des législateurs : ils remplacèrent la division naturelle des abordages en deux espèces par une division tripar-

tite, en introduisant entre l'abordage *fortuit* et l'abordage *fautif* une troisième sorte d'abordage, l'abordage *mixte* ou *douteux*, c'est-à-dire celui dont la cause était incertaine ; et c'est à cet abordage seulement qu'ils appliquèrent la règle du partage des dommages par moitié (art. 407 C. de com.).

C'était compliquer beaucoup la matière ; ce fut aussi ouvrir la porte à de multiples contestations, car on ne savait pas exactement dans quels cas le Code avait entendu considérer l'abordage comme *douteux* ; et enfin c'était consacrer une iniquité, car la mise en commun des dommages pouvait être une charge écrasante pour un petit bâtiment entré en collision avec un gros navire. — Aussi la théorie arbitraire de l'abordage *douteux* était-elle unanimement condamnée ; toutes les législations étrangères l'avaient abolie, et la Convention de Bruxelles l'avait aussi éliminée. La loi du 15 juillet 1915 nous en a enfin débarrassés, et du même coup elle a supprimé toute différence entre les conséquences de l'abordage quant aux navires et quant aux marchandises, en rédigeant ainsi l'art. 407 du Code de commerce :

« En cas d'abordage (maritime), les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes.

« — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans qu'il y ait à distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, aurait été au mouillage au moment de l'abordage. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise » (alin. 1, 2 et 3 du nouvel art. 407).

C'est l'application pure et simple des principes à tous les dommages provenant d'un abordage.

548. — En ce qui concerne l'abordage fautif, la loi de 1915 a pris soin de spécifier, dans un alinéa 5 ajouté à l'art. 407, que « la responsabilité subsiste « dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un « pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire ». — Elle a consacré par là l'idée admise en France que l'armateur est responsable du pilote pris par son capitaine.

549. — Un autre point, qui avait fait grande difficulté faute d'avoir été réglémenté par le Code de commerce, et sur lequel les législations étrangères sont restées divergentes, a été tranché aussi par la loi nouvelle ; c'est le cas d'abordage doublement fautif, une faute étant prouvée à la charge des deux navires. Il est évident qu'en pareil cas les deux armateurs sont responsables des conséquences de l'abordage ; mais comment faut-il régler leur responsabilité respective ?

La loi de 1915 a consacré la solution qui découlait des principes, et qui, à cause de cela, l'avait emporté en France : « S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales (alin. 4 ajouté à l'art. 407).

550. — Mais sur cette solution conforme au droit commun, la loi de 1915 en a greffé une autre qui, en grande partie, constitue une dérogation au droit commun. En pareil cas, les deux armateurs devraient être solidaires l'un de l'autre envers les victimes de l'abordage, et c'est ce qui était généralement admis. — On a fait observer qu'au point de vue pratique c'était fort

rigoureux, parce que cette solidarité, portant quelquefois sur des sommes énormes, pouvait devenir ruineuse pour les armateurs. — Aussi la loi de 1915 a-t-elle pris le parti de l'écartier en principe, en la maintenant seulement pour les accidents de personnes, dont les victimes méritent une faveur spéciale. « Les dommages « causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux « effets ou autres biens des équipages, des passagers, « ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés « par les navires en faute, dans ladite proportion, sans « solidarité à l'égard des tiers ; — les navires en faute « sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les « dommages causés par mort ou blessures, sauf recours « de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il « doit définitivement supporter » (suite du nouvel alin. 4 de l'art. 407).

SECTION II

Recours pour abordage

551. — Les dommages-intérêts que peuvent réclamer les victimes d'un abordage fautif, sont fixés par les tribunaux conformément au droit commun ; ils comprennent donc, non seulement la perte sèche (*damnum emergens*) occasionnée par l'abordage, mais aussi la privation de gain (*lucrum cessans*), telle que le chômage, qui peut en résulter.

552. — Les dommages-intérêts pour abordage ne sont garantis, en Droit français, par aucune sûreté spéciale.

553. — La compétence en matière d'abordage était difficile à déterminer.

Non pas, sans doute, la compétence *ratione materiae* ; celle-là découlait de la nature du navire abordeur :

selon qu'il s'agit d'un navire marchand, d'un bateau de plaisance, ou d'un vaisseau de l'Etat, il faut s'adresser aux tribunaux de commerce, ou aux tribunaux civils, ou à la juridiction administrative.

Mais la compétence *ratione personæ* avait fait grande difficulté, parce que la règle ordinaire *actor sequitur forum rei* (art. 59 C. de procéd.) était insuffisante ici : le domicile du propriétaire du navire abordeur peut être inconnu des victimes de l'abordage, il est souvent fort éloigné, et les questions d'abordage demandent à être réglées très vite. Pour donner satisfaction aux besoins pratiques, une loi du 14 décembre 1897 ajouta à l'art. 407 du Code de commerce des dispositions qui ont été reproduites telles quelles par la loi du 15 juillet 1915, et que voici : « En cas d'abordage, le demandeur pourra, « à son choix, assigner devant le tribunal du domicile « du défendeur, ou devant celui du port français dans « lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des « deux navires s'est réfugié ; — si l'abordage est sur- « venu dans la limite des eaux soumises à la juridiction « française, l'assignation pourra également être donnée « devant le tribunal dans le ressort duquel la collision « s'est produite » (art. 407 C. de com., alin. dernier).

TITRE V

ASSISTANCE ET SAUVETAGE

554. — *L'assistance* est le fait de porter secours à un navire en détresse et menacé d'un sinistre ; le *sauvetage* est le fait de recueillir ce qui reste d'un navire, ou de sa cargaison, ou de son personnel, après un sinistre accompli.

555. — Jusqu'à l'époque contemporaine les législations maritimes ne connaissaient guère que le sauvetage ; c'est ainsi que l'Ordonnance de 1681 et les lois de l'époque révolutionnaire consacrèrent au sauvetage des dispositions détaillées et très remarquables, tandis qu'elles ne faisaient aucune allusion à l'assistance. Le Code de commerce ne parla pas plus de l'une que de l'autre, maintenant ainsi en vigueur les dispositions antérieures sur le sauvetage, et laissant l'assistance soumise aux seuls principes généraux.

Cela tenait à ce que les faits d'assistance étaient rares du temps de la navigation à voiles, qui ne s'y prêtait guère.

Par la raison inverse, depuis le développement de la navigation à vapeur, les lois maritimes se sont occupées surtout de l'assistance, qui était devenue beau-

coup plus fréquente. La tendance des législations étrangères était même de réunir et de réglementer ensemble l'assistance et le sauvetage, quelquefois en faisant prédominer dans les mots l'expression traditionnelle de sauvetage, mais toujours en visant surtout, au fond, l'assistance.

C'est d'après ces idées que l'assistance et le sauvetage ont été réglementés par la Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910, qui a été conclue entre tous les grands pays maritimes le même jour que la convention sur l'abordage, afin de prévenir les conflits de lois dans une matière où ils foisonnaient. Puis une loi du 29 avril 1916 a fait passer presque textuellement dans la législation française les dispositions de la convention de Bruxelles.

Cette loi a réalisé un double et grand progrès, en comblant une lacune grave dans notre législation, et en marquant une seconde étape dans l'unification du Droit maritime.

556. — Toutefois notre loi de 1916 s'est gardée, avec grande raison, de reproduire une sorte de déclaration de principe par laquelle débute la Convention de Bruxelles, et d'après laquelle il n'y a pas à distinguer entre l'assistance et le sauvetage.

Sans doute les deux faits sont très voisins l'un de l'autre, car ils impliquent également une lutte entreprise par les hommes contre un péril grave ; quelquefois même il est très difficile, en fait, de les distinguer, et par conséquent il y a un avantage pratique incontestable à leur donner autant que possible des règles communes. Mais il n'en existe pas moins entre eux des différences trop naturelles et trop profondes pour qu'on puisse réussir à faire disparaître ces différences et à confondre les deux choses. Tellement nombreuses sont ces différences, qu'il faut se borner à signaler les plus saillantes.

557. — D'abord l'assistance suppose seulement un sinistre imminent qu'il s'agit de prévenir, tandis que le sauvetage suppose un sinistre réalisé, et dont il s'agit d'atténuer les conséquences.

Ensuite et par cela même, l'assistance consiste en une collaboration fournie à un équipage qui lutte encore à bord de son navire, tandis que le sauvetage implique que l'équipage a cessé de lutter.

En troisième lieu, l'assistance est prêtée au navire, et ce n'est qu'indirectement qu'elle profite à la cargaison, tandis que le sauvetage a souvent pour objet direct la cargaison.

En quatrième lieu, l'assistance est nécessairement le fait de personnes étrangères au navire ; au contraire le sauvetage peut être l'œuvre, soit de tiers, soit de gens de l'équipage qui seraient restés sur le rivage après avoir été réduits à quitter le navire.

En cinquième lieu, le sauvetage n'a rien d'obligatoire pour les particuliers autres que les gens de l'équipage. Ce sont seulement les agents de l'autorité maritime ou consulaire qui ont le devoir de pourvoir au sauvetage des navires et des cargaisons ; les mesures qu'ils ont à prendre pour cela sont indiquées, encore aujourd'hui, par l'Ordonnance de 1681 et par la loi du 9 août 1791, complétées par l'ordonnance sur les consuls du 29 octobre 1853. Mais, en dehors des réquisitions qui pourraient être faites par l'administration, et à moins de faire partie de l'équipage du navire en perdition, les particuliers ne sont pas obligés de travailler au sauvetage.

Au contraire, l'assistance a toujours été considérée comme une obligation morale, sinon comme un devoir professionnel, pour les marins les uns envers les autres, et même les lois contemporaines en ont fait pour eux une obligation stricte dans certains cas. — En France,

une loi du 10 mars 1891 a décidé qu'après un abordage, les capitaines des navires entrés en collision ne doivent s'éloigner du lieu du sinistre qu'après avoir fait tout ce qui était possible pour porter mutuellement secours à leurs navires, à leurs équipages et à leurs passagers (art. 4). — La loi de 1916 a généralisé cette obligation, mais seulement dans l'intérêt des personnes : à l'exemple de la Convention de Bruxelles, elle proclame que « tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire « sans danger sérieux pour son navire, son équipage, « ses passagers, de prêter assistance à toute personne, « *même ennemie*, trouvée en mer en danger de se perdre », et cela sous peine d'une amende de 50 à 3.000 francs, et d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans (art. 11). — Mais tout cela, aux termes de la Convention de Bruxelles elle-même, ne s'applique qu'à l'assistance, point au sauvetage.

En sixième lieu, les conséquences juridiques de l'assistance et du sauvetage ne sont pas et ne peuvent pas être identiques. Les assistants ne peuvent évidemment réclamer qu'une rémunération pécuniaire, et n'ont jamais été admis qu'à cela. Au contraire, les législations anciennes, jusqu'à et y compris l'Ordonnance de 1681, attribuaient aux sauveteurs une part plus ou moins forte, quelquefois même la totalité des biens sauvetés, lorsque ces biens n'avaient pas été revendiqués dans l'année par leurs propriétaires. Les lois modernes ont, avec raison, répudié cette tradition, et réduit le droit des sauveteurs, eux aussi, à une rémunération pécuniaire, ce qui est beaucoup plus simple et beaucoup plus respectueux du droit de propriété ; c'est en cela qu'elles ont assimilé le sauvetage à l'assistance. Il n'en est pas moins vrai que, si les propriétaires des biens sauvetés ne se présentent pas, pour les reprendre, dans un délai que la loi de 1916 a porté à trente

ans, ces biens resteront à titre d'*épaves*, à l'Etat, et seront attribués à la Caisse des Invalides de la Marine (art. 12 de la loi de 1916). — Donc, malgré l'assimilation faite entre les droits des sauveteurs et ceux des assistants, le sauvetage est susceptible d'aboutir à un déplacement de propriété qui ne se concevrait même pas en cas d'assistance.

En septième lieu, les conditions moyennant lesquelles l'assistance et le sauvetage donnent lieu à rémunération ne sont pas intrinsèquement les mêmes (1). Mais les lois contemporaines les ont systématiquement identifiées, et c'est à cet égard qu'elles ont le plus complètement assimilé l'assistance et le sauvetage.

558. — Somme toute, la réglementation des rémunérations d'assistance et de sauvetage est tout l'objet de la Convention de Bruxelles et de la loi française de 1916. — Encore ne s'agit-il là que de l'assistance et du sauvetage maritimes.

En soi, cela devrait signifier l'assistance et le sauvetage en mer, et c'est ainsi qu'on l'entendait en France ; mais, pour éviter des difficultés d'application et surtout des divergences de pays à pays, on s'est décidé en cette matière comme dans celle de l'abordage, à adopter un critérium moins exact, mais plus commode, en considérant comme maritime tout fait intervenu entre navires de mer, ou entre un navire de mer et un bateau de rivière, sans tenir compte des eaux où le fait s'est produit (loi de 1916, art. 1^{er}).

(1) V. *infra*, n^os 561-562.

CHAPITRE I^{er}

Assistance et sauvetage donnant lieu à rémunération

559. — Avant tout, pour qu'il y ait assistance ou sauvetage donnant lieu à une rémunération spéciale, il faut qu'il s'agisse d'un service extraordinaire rendu dans un moment de grand péril, et en dehors des relations normales qui pouvaient exister antérieurement entre les parties intéressées.

Aussi, en principe, ne peut-il pas y avoir assistance ou sauvetage donnant droit à rémunération de la part de personnes qui étaient déjà au service d'un navire, telles que les hommes d'équipage ou un remorqueur ; ces personnes ne font que remplir leur devoir et qu'exécuter leur contrat en donnant leurs soins au navire et à sa cargaison, même dans des conditions pénibles et périlleuses.

Toutefois il en serait autrement si elles fournissaient leur travail dans des conditions tellement anormales qu'on dût les considérer comme ayant agi en dehors de leurs fonctions.

La loi de 1916 a fait deux applications intéressantes de cette dernière idée.

Aux termes de l'article 4, « le remorqueur n'a droit « à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage « du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que

« s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant « pas être considérés comme l'accomplissement du « contrat de remorquage ». — On pourrait en dire autant d'un pilote.

Et aux termes de l'article 5, « une rémunération est « due encore que l'assistance ou le sauvetage aient eu « lieu entre navires appartenant au même propriétaire », parce que l'équipage de l'un des navires agit en dehors de son service en s'occupant de l'autre navire.

560. — Ne donnent pas droit non plus à une véritable rémunération les secours prêtés en service commandé, par exemple par l'équipage d'un bateau de sauvetage ; en pareil cas il ne pourrait s'agir que de gratifications bénévoles.

Dans cet ordre d'idées, que faut-il penser de l'assistance ou du sauvetage opérés par des navires de l'Etat et leurs équipages ? Pendant longtemps les circulaires ministérielles ont décliné toute rémunération, soit pour l'Etat, soit pour ses marins — sauf pour ceux-ci la possibilité de recevoir des gratifications. — « La marine « de guerre, disaient ces circulaires, ne fait qu'accom- « plir un devoir strict en portant secours aux navires « de commerce ».

Mais à la suite des nombreux sauvetages que la marine militaire a dû opérer pendant la dernière guerre, et des dépenses très lourdes que ces sauvetages ont entraînées pour le Trésor public, l'Etat a changé d'attitude : une circulaire ministérielle du 19 décembre 1918 a continué, sans doute, à affirmer que les équipages des navires de l'Etat devaient se contenter de recevoir des gratifications à la suite d'opérations d'assistance et de sauvetage ; mais elle a décidé que l'Etat, en tant qu'armateur, réclamerait les indemnités de sauvetage auxquelles auraient droit des particuliers. La distinction ainsi faite paraît exacte : le service

rendu par l'Etat, étant le même que celui rendu par un autre armateur, doit donner lieu à la même rémunération ; mais les marins de l'Etat ont agi en service commandé, et par suite n'ont pas de droits individuels à exercer.

561. — Il a toujours été reconnu aussi qu'une assistance imposée au capitaine d'un navire en détresse, malgré ses protestations, ne devait pas être rémunérée ; il fallait en effet prévenir, en les décourageant, des excès de zèle qui auraient pu dégénérer en abus et en spéculations. Mais cette réserve ne s'appliquait guère au sauvetage, qui se produit le plus souvent en l'absence et à l'insu des propriétaires des choses naufragées. — Cependant la Convention de Bruxelles et la loi de 1916 (art. 3) ont posé en règle générale que « n'ont droit à aucune rémunération les personnes qui « ont pris part aux opérations de secours malgré la « défense expresse et raisonnable du navire secouru ».

Quoi qu'il en soit, cela n'a d'importance pratique que pour l'assistance.

562. — Enfin le droit à la rémunération est subordonné à une condition qui, pour le sauvetage, dérive de la nature même des choses, c'est que le sauvetage ait eu un résultat utile. En effet le sauvetage étant presque toujours entrepris en l'absence et à l'insu des intéressés, que souvent les sauveteurs ne connaissent même pas, ceux-ci agissent à leurs risques et périls, et s'ils ne sauvent rien, toute rémunération leur échappe. — Il n'en est pas de même rationnellement pour l'assistance ; car l'assistance est prêtée à des personnes déterminées, avec leur assentiment au moins tacite ; par conséquent, d'après les principes généraux, elle mériterait récompense par elle-même, indépendamment de son résultat ; et c'est ce qui était unanimement admis en France.

Mais les Anglais avaient fait prévaloir dans la pratique maritime l'idée que, s'agissant d'une entreprise aléatoire, la rémunération devait être également aléatoire ; « *no cure, no pay* », — « pas de succès, pas de paiement », — disaient-ils ; donc pas plus de rémunération pour une assistance infructueuse que pour un sauvetage improductif. — La Convention de Bruxelles, puis notre loi de 1916 ont dû se conformer à cette pratique pour réaliser l'unification du Droit maritime : après avoir posé en principe que « tout fait d'assistance « ou de sauvetage *ayant eu un résultat utile* donne lieu « à une équitable rémunération » (art. 1), elles précisent qu' « aucune rémunération n'est due si le secours « *prêté reste sans résultat utile* » (art. 2).

Il n'en est pas moins vrai que cette solution, toute naturelle pour le sauvetage, est arbitraire et critiquable pour l'assistance, dont elle fait une sorte de loterie.

CHAPITRE II

Rémunération d'assistance ou de sauvetage

563. — La rémunération de l'assistance ou du sauvetage consistant toujours aujourd'hui en une somme d'argent, « le montant de la rémunération est fixé par « la convention des parties, et à défaut par le tribunal » (art. 6, alin. 1, loi de 1916) (1).

564. — Les conventions expresses sont assez rares, en fait, pour le sauvetage, assez fréquentes au contraire pour l'assistance. Dans les deux cas elles sont suspectes en elles-mêmes : comme elles interviennent en face d'un danger qui est souvent terrible, il est à craindre qu'elles n'aient pas été faites en toute liberté d'esprit par les assistés, mais qu'elles n'aient été plutôt subies qu'acceptées par eux, et qu'elles n'aient porté le prix du secours à un chiffre excessif ; on en avait eu des exemples regrettables.

Aussi, à toutes les époques et dans tous les pays, avait-on admis les assistés à attaquer en justice les conventions passées au moment du danger, et à les faire annuler, ou du moins à les faire réduire dans des proportions raisonnables. — Consacrée expressément

(1) Un décret du 28 février 1918 et une loi du 16 novembre 1918 avaient apporté des dérogations considérables à cette règle pour le sauvetage des épaves pendant la guerre ; mais ils ont cessé d'être applicables à la suite de la fin des hostilités.

par plusieurs législations étrangères, cette solution était appliquée en France par une jurisprudence constante, et elle se rattachait aux principes généraux en matière de consentement. Cependant, en théorie, elle laissait place à un doute sérieux, parce qu'en droit commun la majorité des auteurs n'a cessé, depuis le Droit romain, d'enseigner que la violence dont la loi a fait un vice du consentement, est seulement la violence physique, alors qu'ici il s'agit évidemment d'une violence morale.

En soi, ces scrupules juridiques étaient exagérés, et pour s'en convaincre il suffit de voir comment la loi civile traite les prêts usuraires, dans lesquels on peut relever une sorte de violence morale (lois du 3 septembre 1807 et du 19 décembre 1850) ; la loi de 1916 en a fait justice. De même que la Convention de Bruxelles, elle déclare que « toute convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment où sous l'influence du danger, peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables » ; et elle ajoute que « dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou par réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée par le tribunal à la requête de la partie intéressée » (art. 7, alin. 1 et 2).

565. — A défaut de convention sur la rémunération, ou si la convention faite a été écartée par le tribunal comme injuste, c'est au tribunal de fixer le montant de la rémunération d'assistance ou de sauvetage. Les bases d'après lesquelles il devra le faire sont indiquées par la loi de 1916. « La rémunération, dit l'article 8 (alin. 1), est fixée par le tribunal selon les circons-

« tances, en prenant pour bases : en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; — en second lieu, la valeur des choses sauvées ». Et il résulte de l'art. 2 (alin. 3) qu' « en aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées ».

Mais aux termes de l'article 9 (alin. 1), « il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées » ; car, comme l'a dit M. Ancel dans son rapport, « en France on considère que recueillir en mer des naufragés constitue un acte d'humanité qui trouve en lui-même sa récompense ».

D'ailleurs « le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux » (art. 8, alin. 3).

566. — II. — La rémunération d'assistance ou de sauvetage doit souvent être répartie entre plusieurs personnes, parce que l'assistance ou le sauvetage ont été l'œuvre d'un groupe de personnes : l'armateur, le capitaine, les marins, peut-être aussi indirectement les chargeurs d'un navire, ou même de plusieurs navires qui auraient prêté simultanément leur concours.

Et bien que les sauveteurs de vies humaines ne soient pas admis à réclamer directement une rémunération, ils doivent avoir part à celle attribuée aux sauveteurs du navire sur lequel se trouvaient les per-

sonnes sauvées par eux ; car ils ont collaboré avec les sauveteurs de choses à une œuvre indivisible, et ils ne peuvent pas être traités plus mal que les sauveteurs de choses. Aussi la loi de 1916 a-t-elle soin de dire que « les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires » (art. 9, alin. 2).

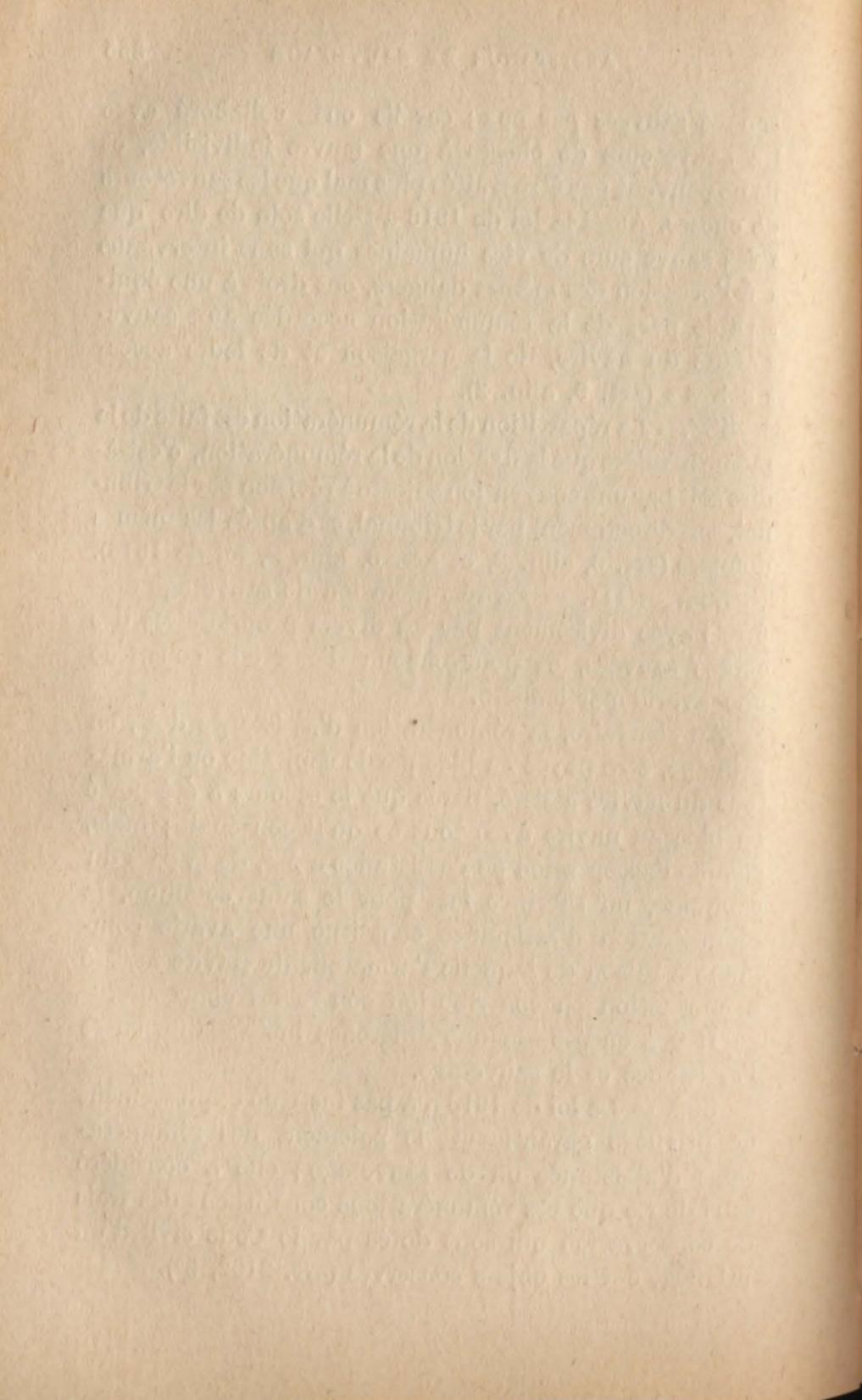
567. — La répartition de la rémunération est faite de la même manière que la fixation de la rémunération, c'est-à-dire soit par une convention sujette à révision par le tribunal, soit directement par le tribunal, et d'après les mêmes données (art. 6, alin. 2, et art. 8, alin. 2, loi de 1916).

568. — III. — La rémunération de sauvetage doit être payée divisément par les divers propriétaires des choses sauvées, et pour chacun d'eux elle constitue une avarie particulière.

Au contraire, la rémunération d'assistance doit, en principe, être payée en bloc par le capitaine ou l'armateur du navire assisté, parce que le secours a été porté en bloc au navire avec tout ce qu'il contenait ; mais, comme l'acceptation de l'assistance a été, de la part du capitaine, un sacrifice fait pour le salut commun, la rémunération d'assistance constitue une avarie commune à raison de laquelle l'armateur du navire assisté a une action en contribution contre les chargeurs.

Il y a encore là une différence intéressante entre l'assistance et le sauvetage.

569. — La loi de 1916 n'a pas institué expressément de privilège garantissant le paiement des rémunérations d'assistance ou de sauvetage ; elle a considéré sans doute que ces rémunérations constituent des frais de conservation qui sont dotés par le Code civil d'un privilège sur les objets conservés (art. 2102, 3^e).



TITRE VI

ASSURANCES

570. — D'une manière très générale, l'assurance est un contrat par lequel une personne appelée assureur, moyennant un certain prix appelé *prime*, décharge en tout ou en partie une autre personne appelée assuré, de certains *risques*, en s'engageant à indemniser cette personne des conséquences dommageables de certains événements appelés *sinistres*.

Les risques contre lesquels l'assurance est dirigée peuvent être d'une extrême variété ; mais il n'y en a pas de plus terribles que les risques de mer. L'assurance contre les risques de mer, ou *assurance maritime*, est donc particulièrement utile.

571. — Malgré la grandeur des services que rend l'assurance, elle est d'invention relativement récente ; c'est peut-être le moins ancien de tous les contrats que nous pratiquons ; elle semble n'avoir été connue ni dans l'Antiquité, ni au Moyen-Age. — L'origine exacte et l'époque précise de l'invention de l'assurance sont douteuses ; la seule chose qui paraisse certaine, c'est que l'assurance maritime est la variété la plus

ancienne, et comme la souche de toutes les assurances ; et il semble bien qu'elle apparut au XIV^e siècle.

Au commencement du siècle dernier, le contrat d'assurance avait été étendu par la pratique, des risques maritimes aux risques terrestres ; mais les assurances terrestres étaient encore relativement peu pratiquées. Aussi le Code de commerce se borna-t-il à reproduire à peu près les dispositions de l'Ordonnance de 1681 sur les assurances maritimes, en gardant le silence sur les assurances terrestres. Depuis il n'a pas été fait en France, comme dans la plupart des autres pays, de loi sur les assurances terrestres, et on en est réduit à appliquer, par analogie, aux assurances terrestres les dispositions du Code de commerce sur les assurances maritimes, à moins qu'elles ne soient contraires aux principes généraux.

Toutefois les règles de l'assurance maritime s'appliquent aux assurances fluviales, à la différence des autres règles du Droit maritime qui doivent être restreintes à la navigation sur mer ; c'est ce qui résulte de l'article 335 du Code de commerce, alinéa dernier.

572. — Du reste, même sur les points où elles sont réglementées législativement, comme chez nous en matière maritime, les assurances sont régies aussi et surtout par les usages, qui ont ici autant et plus d'importance que la loi.

Cette influence prépondérante de la pratique en matière d'assurances tient à une circonstance toute matérielle : pour constater les contrats d'assurance, les assureurs se servent de formules imprimées, appelées *polices*, qui indiquent à l'avance les *conditions générales*, c'est-à-dire les principales conditions de l'assurance ; grâce aux relations constantes des assureurs entre eux, ces polices se sont uniformisées de proche en proche, et avec elles les assurances elles-

mêmes. C'est ainsi qu'en matière maritime des congrès d'assureurs ont arrêté deux formules, l'une pour les assurances de navires, l'autre pour les assurances de cargaisons, et ces polices, qui sont désignées sous le nom de *polices françaises*, ont été adoptées dans presque tous les ports de France.

CHAPITRE I^{er}

Nature de l'assurance

573. — L'assurance est un contrat essentiellement aléatoire (art. 1964 C. civil). L'aléa énorme, on pourrait même dire excessif, qu'elle comporte pour l'assureur a conduit la pratique à en faire un *contrat d'entreprise*.

Pratiquement les assurances ne peuvent pas être faites d'une façon isolée et occasionnelle par des individus, car alors elles seraient faites à l'aventure et dans des conditions dangereuses pour les deux parties. Elles doivent être l'œuvre de professionnels, qui, en fait, sont de grandes sociétés ou compagnies ; disposant de larges ressources et multipliant les opérations, ces compagnies agissent d'après des données scientifiques (tableaux de probabilités basés sur la *loi des grands nombres*), et elles constituent des *fonds de primes* par le mécanisme desquels les indemnités dues à certains assurés sont fournies par les cotisations de tous ; grâce à cette organisation, l'aléa que présente l'assurance n'a plus d'inconvénients.

574. — Par son caractère aléatoire l'assurance confine au jeu et au pari ; elle est pourtant aussi morale et aussi utile que le pari est malfaisant. Aussi s'est-on toujours efforcé de différencier les assurances des jeux et des paris ; pour cela on a posé en principe que *l'assurance est un contrat d'indemnité*, ou en d'autres termes, qu' « elle ne doit pas être pour l'assuré un moyen d'accéder à ».

En effet l'assurance n'a pas pour but, comme le jeu ou le pari, de procurer à l'assuré un enrichissement acquis aux dépens de personnes moins habiles ou moins chanceuses que lui ; elle a seulement pour but de lui éviter une perte pécuniaire par une indemnisation. — Par suite, toutes les fois qu'un contrat qualifié d'assurance serait organisé de façon à être une source de gain pour l'assuré, il ne pourrait pas valoir comme assurance ; en réalité ce serait une sorte de gageure ou pari, et ce pari serait immoral et dangereux, car il donnerait au prétendu assuré intérêt à provoquer un sinistre pour réaliser un bénéfice. Aussi l'assurance qui dégénère en pari n'est pas seulement dénuée d'action en justice, conformément à l'article 1965 du Code civil, elle est nulle en vertu des articles 1131-1133.

Ce principe est considéré en France comme étant d'ordre public (1) et il a des conséquences considérables, dont trois principales.

575. — I. — Pour pouvoir faire assurer valablement une chose, il faut avoir un intérêt personnel, appréciable et légitime, à sa conservation, ou agir pour le compte d'une personne ayant un tel intérêt.

En effet celui qui stipulerait une soi-disant indemnité en cas de perte d'une chose qui lui serait complètement étrangère, et dont la perte, par conséquent, le laisserait indifférent, ferait tout simplement un pari sur l'existence de cette chose, avec cette circonstance aggravante qu'il serait incité, afin de gagner son pari, à provoquer un sinistre dommageable pour autrui.

576. — Du reste, pour pouvoir faire assurer une chose, il n'est pas nécessaire d'en être propriétaire ; il suffit d'avoir un droit quelconque sur cette chose,

(1) Cassation, 14 juin 1880 (Sirey, 1880, 1, 312 ; Dalloz, 1881, 1, 367).

ou même seulement une responsabilité par rapport à elle. Ainsi un usufruitier, un locataire, un emprunteur, un dépositaire ou consignataire peuvent contracter une assurance valable, tout aussi bien que le propriétaire.

Il en est de même certainement des créanciers privilégiés, gagistes, ou hypothécaires.

Enfin il faut admettre les simples créanciers chirographaires à faire assurer les biens de leur débiteur.

Il est vrai que la jurisprudence le nie : de la part d'un créancier chirographaire, dit-elle, faire assurer les biens de son débiteur serait, au fond, faire assurer sa créance contre les risques auxquels sont exposés les biens du débiteur (par exemple, en matière maritime, contre les risques de mer) ; or la créance chirographaire n'est pas exposée à ces risques là, car son existence est indépendante de celle de tel ou tel bien du débiteur, garantie qu'elle est par tous les biens du débiteur (art. 2092 C. civil) ; donc les créanciers chirographaires ne peuvent faire assurer, ni les biens de leur débiteur, ni leurs créances contre les risques auxquels les biens du débiteur sont exposés.

Ce raisonnement subtil a été victorieusement réfuté par les auteurs : la perte d'un bien considérable, par exemple d'un navire ou d'une cargaison, pourrait rendre vains les droits des créanciers chirographaires en rendant leur gage illusoire, et cela d'autant mieux que, s'il s'agissait d'un navire, certains créanciers seraient exposés à ce que leur débiteur se libérât envers eux par l'abandon des débris du navire et du fret (art. 216 C. de com.) ; or il importe assez peu aux créanciers que leur créance existe encore en droit, si, en fait, elle est devenue irrecouvrable. Les créanciers, tous les créanciers indistinctement, ont un intérêt évident à se garantir contre cette éventualité en faisant assurer les biens de leur débiteur ; donc ils en ont le droit.

577. — En résumé, tous les intéressés peuvent faire assurer. Mais le propriétaire est le seul qui puisse toujours faire assurer la chose pour sa valeur entière. Les autres ne peuvent la faire assurer que jusqu'à concurrence de l'intérêt qu'ils ont à sa conservation, intérêt qui sera souvent inférieur à la valeur de la chose ; sans cela en effet, l'assurance leur ferait réaliser un bénéfice en cas de sinistre. — C'est ainsi notamment que les créanciers ne peuvent faire assurer les biens de leur débiteur que pour le montant de leurs créances.

578. — L'assurance peut d'ailleurs, comme presque tous les actes juridiques, être faite pour le compte d'un intéressé par un mandataire, un commissionnaire, ou un gérant d'affaires.

Celui-ci n'a même pas besoin d'indiquer pour qui il agit. En pratique, les assurances maritimes sont fréquemment faites *pour le compte d'amis*, ou *pour compte de qui il appartiendra*. Cette formule, qui correspond à une stipulation pour autrui, a le grand avantage de réserver le bénéfice de l'assurance à tous ceux qui peuvent ou pourront par la suite avoir intérêt à la conservation des choses assurées, et de faire que toutes ces personnes soient assurées à l'avance.

579. — II. — On ne peut pas faire assurer une chose pour une somme supérieure à sa valeur.

En effet la valeur des choses assurées est la limite de l'intérêt de l'assuré, et au delà de cette valeur l'assurance dégénérerait en un pari immoral et dangereux.

Mais en pratique cette règle n'est pas rigoureusement observée ; souvent on majore un peu la valeur des choses assurées, en prévision d'une augmentation probable de cette valeur, ou encore pour couvrir les frais de l'assurance. Les polices d'assurances admettent à cet égard une tolérance assez large : 10 %, et même plus, dans les assurances de marchandises transportées par mer.

580. — Lorsque l'assurance dépasse la valeur des choses assurées à la connaissance et du consentement des deux parties, et dans des limites raisonnables, elle est valable, par dérogation au principe.

Si elle dépassait la valeur des choses assurées à la connaissance des deux parties, mais d'une manière déraisonnable, elle pourrait être réduite à la demande de l'une ou de l'autre des parties, sans indemnité de part ni d'autre.

Lorsque l'assurance dépasse la valeur des choses assurées à l'insu et sans le consentement de l'assureur, elle peut être annulée, mais de quelle manière et dans quelle mesure ? Cela dépend du point de savoir si l'assuré a agi de bonne ou de mauvaise foi, c'est-à-dire si c'est par erreur ou par fraude qu'il a exagéré l'assurance.

Au cas de bonne foi de l'assuré, il y a lieu seulement à la réduction de l'assurance, et cela au profit des deux parties : l'assuré comme l'assureur pourront faire ramener le contrat à la véritable valeur des choses assurées ; et alors la prime due par l'assuré, comme l'indemnité due par l'assureur en cas de sinistre, seront réduites dans la même proportion. — Seulement, comme l'annulation partielle du contrat vient de la faute de l'assuré, qui aurait dû mieux savoir ce qu'il faisait et mieux connaître la valeur des choses assurées, l'assuré doit des dommages-intérêts à l'assureur ; la loi a fixé à forfait ces dommages-intérêts à un demi pour cent de la somme retranchée de l'assurance (art. 358 C. de com.) (1).

Dans le cas de mauvaise foi de l'assuré, il y a nullité pour le tout, mais seulement au profit de l'assureur ; c'est-à-dire que l'assureur seul peut invoquer et faire prononcer la nullité du contrat (art. 357 C. de com.) (2).

(1) et (2) Les art. 357 et 358 ne visent que les assurances de marchandises ; mais ils doivent être étendus, par identité de raison, à toutes les assurances maritimes, quel qu'en soit l'objet.

Si l'assureur fait ainsi annuler le contrat, il ne doit évidemment plus d'indemnité en cas de sinistre ; réciprocement il perd le droit au paiement de la prime. Vainement a-t-on souvent objecté que, d'après les termes de l'art. 357, l'assurance excessive n'est nulle qu'au profit de l'assureur, qui doit donc en conserver les avantages ; la loi a voulu dire par là que l'assureur seul peut se prévaloir de la nullité ; mais s'il l'invoque, il doit en subir lui-même les effets, qui sont de faire disparaître le contrat tout entier. Mais plus que jamais l'assureur a droit à des dommages-intérêts, qui seront d'un demi pour cent de la somme assurée (*a fortiori* de l'art. 358). C'est ainsi qu'était entendue autrefois la disposition de l'Ordonnance de 1681 dont l'article 357 du Code n'est que la reproduction.

580 bis. — Conformément aux principes généraux, la bonne foi de l'assuré est présumée. Ce serait donc à l'assureur de prouver le contraire, s'il tenait à faire annuler complètement l'assurance. Du reste la preuve de la fraude peut se faire par tous les moyens, et par exemple on pourrait la faire résulter de l'excès même de l'exagération, la disproportion entre la somme assurée et la valeur réelle des choses assurées étant tellement grande qu'elle exclue l'idée d'une simple erreur.

581. — III. — On ne peut pas faire assurer plusieurs fois une chose contre les mêmes risques de manière à ce que le total des assurances réunies dépasse la valeur de la chose assurée.

En effet cela reviendrait évidemment au même que de faire assurer une chose pour une somme supérieure à sa valeur ; le *cumul d'assurances*, ou *double assurance*, équivaut à l'exagération de l'assurance.

582. — Ce n'est pas à dire cependant qu'une même chose ne puisse pas être l'objet de plusieurs assurances

valables. Loin de là, la pluralité des assurances est très possible, et elle est pratiquée de diverses manières.

D'abord on peut très valablement contracter, pour une seule et même chose, plusieurs assurances différentes, c'est-à-dire relatives à des risques différents.

On peut aussi contracter valablement plusieurs assurances successives, c'est-à-dire devant produire effet à des époques différentes.

On peut aussi contracter plusieurs assurances semblables et pour la même époque, si les unes sont subordonnées aux autres, étant destinées à les remplacer en cas de nullité.

On peut encore contracter plusieurs assurances semblables et simultanées lorsqu'elles sont partielles, chacune d'elles ne couvrant qu'une partie de la valeur des choses assurées. Cette pluralité d'assurances partielles est fréquente pour les objets de grande valeur, et elle peut venir du fait de l'assuré ou du fait de l'assureur : tantôt c'est l'assuré qui, par prudence, divise une grosse assurance entre plusieurs compagnies, pour être plus sûr d'être indemnisé après un sinistre ; tantôt c'est la compagnie d'assurances à laquelle on s'adresse, qui refuse de s'engager au delà de son *plein* (c'est-à-dire d'un maximum fixé par ses statuts), et met ainsi l'assuré dans la nécessité de traiter en même temps avec une autre compagnie.

583. — Dans les trois premières hypothèses, il ne peut y avoir ni abus, ni difficulté. Il n'y en a pas non plus dans la dernière si le montant des diverses assurances réunies n'excède pas la véritable valeur des choses assurées. Mais dans le cas contraire, il y a cumul, et cette situation irrégulière demande à être réglée. Elle le sera au moyen de la même distinction que l'exagération d'une assurance unique.

Si l'assuré est de mauvaise foi, ayant fait sciemment une double assurance dans un but frauduleux, il y a lieu d'annuler toutes les assurances indistinctement ; mais seulement à la demande des assureurs, qui auraient à faire la preuve de la mauvaise foi de l'assuré, et qui auraient droit à une indemnité d'un demi pour cent de la somme assurée par chacun d'eux (analogie de l'art. 357 C. de com.).

Si l'assuré est de bonne foi, ayant agi par erreur, la nullité existe au profit des deux parties, mais elle frappe seulement les assurances ou parties d'assurances qui, ayant été souscrites après coup, ont porté les sommes assurées au-delà de la valeur des choses assurées, — et sauf le droit, pour les assureurs dont les contrats sont ristournés, de réclamer à l'assuré un demi pour cent de la somme pour laquelle leur assurance est annulée (art. 359 C. de com.) (1). — C'est ce qu'on appelle la règle de *l'ordre des dates*, parce que les assurances sont ristournées par ordre de date en commençant par les dernières.

583 bis. — Mais, si naturelle que soit cette règle, elle n'est pas absolue et ne peut pas toujours être appliquée.

D'abord, si plusieurs assurances ayant un caractère cumulatif étaient du même jour — ou si on ne pouvait pas déterminer leurs dates respectives, — il serait impossible de suivre l'ordre des dates, et la seule chose à faire serait de réduire toutes les assurances proportionnellement au montant de chacune.

Ensuite la convention des parties peut remplacer la règle de l'ordre des dates par une autre solution abou-

(1) L'art. 359 ne vise que les assurances de marchandises, mais il doit être étendu par analogie aux assurances de tous les objets quelconques.

tissant au même résultat. En prévision d'un cumul, on peut convenir : soit que les différentes assurances seront maintenues en subissant toutes une réduction proportionnelle (c'est le procédé qui est couramment employé dans les assurances terrestres) ; soit que l'assuré aurait le droit de choisir l'une des assurances, sauf à l'assureur ainsi choisi à reporter sur les autres une part proportionnelle de sa responsabilité.

583 ter. — D'ailleurs il y a des circonstances dans lesquelles la règle de l'art. 359 doit être mise complètement de côté, parce que l'inconvénient auquel elle est destinée à pourvoir, n'existe plus, ou n'existe qu'en apparence.

Il en est ainsi d'abord dans le cas où l'assurance première en date aurait disparu rétroactivement, soit par l'effet d'une condition, soit par suite d'une annulation ou d'une résiliation ; alors la seconde assurance, restant seule, doit être intégralement maintenue.

Il en est encore ainsi lorsque la pluralité des assurances vient de ce qu'une même chose a été assurée à la fois par plusieurs personnes ayant des intérêts distincts, par exemple par le propriétaire et par un créancier du propriétaire ; alors les deux assurances ne font pas double emploi, et elles doivent être maintenues ; seulement bien entendu, en cas de sinistre, une seule indemnité sera payée, sur laquelle les divers intéressés exercent leurs droits respectifs. — Mais la règle de l'ordre des dates redeviendrait applicable si une même chose avait été assurée à la fois par plusieurs personnes représentant le même intérêt, par exemple par le propriétaire, et par un mandataire, commissionnaire ou gérant d'affaires du propriétaire, qui auraient agi à l'insu l'un de l'autre ; alors en effet il y a bien cumul d'assurances sur la tête du véritable intéressé. Il n'en serait autrement que si le véritable intéressé

avait la faculté de faire tomber, en la répudiant, l'assurance conclue par son représentant (ce qui est une question de Droit civil assez délicate), et s'il usait de cette faculté, car alors l'assurance faite directement par lui subsisterait seule sans inconvénient.

CHAPITRE II

Variétés de l'assurance

584. — Les assurances présentent, d'après les conditions dans lesquelles elles sont conclues, des variétés multiples, susceptibles de se diversifier presque à l'infini ; par là ce dernier venu des contrats a acquis une souplesse qui lui permet de s'adapter à tous les besoins, et qui lui a donné à notre époque un développement inouï.

585. — I. — *Assurances de choses et assurances de personnes ; assurances terrestres et assurances maritimes.* La division capitale des assurances est celle qui est basée à la fois — car la notion est complexe — sur la nature des biens garantis, et subsidiairement sur la nature des risques couverts par les assurances.

Avant tout, il faut distinguer les assurances qui ont pour objet les choses et celles qui ont pour objet les hommes.

Les assurances des *personnes* se subdivisent en *assurances sur la vie* (c'est-à-dire contre les risques de mort ou de vieillesse), et *assurances contre les accidents* (c'est-à-dire contre les risques de blessure ou de maladie) ; elles ont une physionomie tout à fait à part, et il ne saurait en être question ici.

Les assurances des choses se subdivisent, de leur côté, en assurances *terrestres* (c'est-à-dire contre les risques se produisant sur terre), et assurances *maritimes* (c'est-à-dire contre les risques se produisant sur mer).

A leur tour les assurances terrestres se ramifient en sous-variétés d'un nombre indéterminé, et correspondant à des risques différents (incendie, grêle, vol, etc.).

Les assurances maritimes, qui ne sont pas autre chose en soi que des assurances contre les accidents des transports par mer, se subdivisent en *assurances sur corps* (c'est-à-dire des navires), et *assurances sur facultés* (c'est-à-dire des cargaisons).

586. — II. — Assurances de réparation et assurances de responsabilité. — Ordinairement l'assurance s'applique à des objets plus ou moins nettement définis, sur lesquels les assurés ont des droits, ou dont ils sont responsables en vertu d'un contrat (comme quand un armateur fait assurer un navire dont il est propriétaire ou affréteur-locataire, ou qu'un chargeur fait assurer des marchandises appartenant à lui ou à son mandant).

Mais quelquefois aussi l'assurance a pour but de garantir les assurés contre les responsabilités délictuelles ou quasi-délictuelles qu'ils pourraient encourir envers des tiers par suite d'accidents causés par eux à ces tiers (comme quand un armateur, en assurant son navire, s'assure contre les recours pour l'abordage ; ou encore quand le propriétaire d'une maison, en faisant assurer sa maison contre l'incendie, s'assure contre le recours des locataires et le recours des voisins aux biens desquels le feu se communiquerait) ; et alors l'assurance s'applique à des objets indéterminés.

C'est ce que certains auteurs ont cherché à exprimer en disant qu'à côté des assurances de réparation, il y a des assurances de responsabilité ; et bien que ces expressions ne soient ni claires, ni même correctes, on est réduit à s'en servir, faute de mieux.

587. — L'intérêt de cette distinction, c'est que les assurances dites de responsabilité ont, à la différence des autres, une portée indéfinie ; et alors elles échappent

à certaines règles des assurances ordinaires, notamment aux règles sur l'exagération et sur le cumul, car on ne peut jamais leur reprocher d'être excessives, la responsabilité des assurés pouvant être énorme.

588. — *III. — Assurances illimitées, et assurances limitées ; assurances totales et assurances partielles.* — Les assurances de choses sont *illimitées* ou *limitées* selon que l'assuré a droit à être indemnisé indéfiniment de toutes les pertes et dommages auxquels il est exposé, ou seulement jusqu'à concurrence d'une somme *maxima* qui est fixée dès le principe, soit expressément, soit implicitement par la convention, et qu'on appelle la *somme assurée*.

Les assurances illimitées sont aujourd'hui hors d'usage, à cause des inconvénients que présente leur indétermination.

589. — Les assurances limitées sont *totales* ou *partielles* selon que le maximum de l'indemnité à laquelle l'assuré aurait droit en cas de sinistre, en un mot la somme assurée, est égal ou est inférieur à la valeur des choses assurées.

Il faut noter que cette distinction est inapplicable aux assurances dites de responsabilité, à cause de l'indétermination des choses dont l'assuré peut devenir responsable.

590. — En cas d'assurance partielle, l'assuré doit être considéré comme étant resté *son propre assureur* pour le *découvert* qu'il a conservé ; c'est le moyen de faciliter beaucoup le règlement de ses rapports avec son assureur, en appliquant exclusivement les principes de l'assurance.

591. — *IV. — Assurances spéciales et assurances générales ou flottantes.* — Normalement les assurances portent sur des biens spécialement déterminés, telle navire, telle cargaison, telle maison.

Cependant quand elles ont pour objet des choses

fongibles, on conçoit qu'elles se transportent sur les choses qui viendraient remplacer après coup celles assurées au début. Par exemple, l'assurance des avitaillements d'un navire s'applique, au fur et à mesure, aux provisions que le capitaine achète en cours de route à la place des provisions consommées. — Cette notion a reçu, dans les assurances sur facultés, une extension énorme, qui a transformé ces assurances en leur donnant une élasticité très curieuse et très utile.

Les grandes maisons de commerce pour lesquelles voyagent des cargaisons considérables et sans cesse renouvelées, contractent, non pas une série d'assurances distinctes portant chacune sur une cargaison spéciale, mais une assurance générale, ou *flottante*, qui couvre, jusqu'à concurrence d'une certaine valeur, toutes les marchandises qu'elles recevront ou expédiront par mer pendant une certaine période de temps. — C'est une sorte d'*abonnement*, qui non seulement bénéficie souvent d'une réduction sur les tarifs ordinaires des primes, mais qui surtout évite aux assurés le souci d'être surpris par un sinistre avant d'avoir eu le temps de contracter une nouvelle assurance.

En outre, en se cumulant avec la clause « pour compte « de qui il appartiendra », l'assurance flottante donne à l'assuré la faculté précieuse de faire profiter de l'assurance les tiers qui lui confieraient des marchandises. C'est elle qui, pratiquée ainsi par les grandes compagnies d'armement, justifie les clauses de non-responsabilité stipulées par ces compagnies dans leurs connaissances, parce que ces clauses sont contrebalancées par l'offre faite aux chargeurs de s'approprier le bénéfice de l'assurance conclue à l'avance par le fréteur (1).

592. — L'assurance flottante s'applique de plein

(1) V. *supra*, n° 333.

droit au premier chargement opéré dans les conditions prévues par le contrat, et ainsi de suite, par ordre de date des chargements, jusqu'à ce que la limite de l'assurance soit atteinte. — Le fait seul du chargement effectué dans les conditions prévues suffit pour *donner alimenter* à l'assurance, et à moins de convention contraire, il n'est besoin pour cela d'aucune nouvelle manifestation de la volonté des parties.

Il résulte de là que l'assurance flottante couvre des chargements dont ni l'assuré, ni l'assureur ne connaîtraient l'existence ; et cela quand même, par suite de cette ignorance, l'assuré aurait déclaré à l'assureur un autre chargement comme aliment de l'assurance, car une déclaration erronée ne saurait l'emporter sur la réalité des faits, et elle pourrait toujours être rectifiée, même après un sinistre.

592 bis. — Il n'en est pas moins vrai que l'assureur a grand intérêt à être informé des chargements qui voyagent à ses risques, afin de pouvoir prendre ses précautions en conséquence. Aussi presque toujours, dans les polices flottantes, est-il stipulé que l'assuré devra, quand il aura connaissance d'un chargement expédié pour son compte dans les conditions de l'assurance, en donner avis à l'assureur dans un délai de quelques jours.

On appelle cet avis *déclaration d'aliment*, et *avant d'application* l'écrit par lequel il est donné.

La déclaration d'aliment peut être faite utilement même après un sinistre, puisque l'assurance flottante a couvert les marchandises par le seul fait de leur expédition.

Faute de déclaration d'aliment en temps voulu, l'assuré encourrait la déchéance de l'assurance, s'il en avait été ainsi convenu ; sinon, il serait exposé à voir cette déchéance (c'est-à-dire, en réalité, la résiliation de l'assurance) prononcée par le tribunal, confor-

mément à l'art. 1184 du Code civil, si le tribunal estimait en fait que la faute de l'assuré a été grave et a eu des conséquences sérieuses pour l'assureur.

593. — *V. — Assurances à temps et assurances au voyage.* — L'assurance est un contrat temporaire, dont l'effet est restreint à une certaine durée. Généralement cette durée est fixée d'une manière directe et expresse par la convention des parties ; cependant, pour certaines catégories d'assurances qui correspondent à des entreprises faites par les assurés, elle peut aussi être déterminée d'une manière indirecte, par référence à la durée de l'entreprise. C'est ce qui arrive pour les assurances de transports, et cela a donné naissance à deux variétés d'assurances maritimes.

594. — L'assurance est à *temps* quand sa durée est fixée d'une manière directe et certaine par l'indication d'une période de temps pour laquelle l'assurance est faite, et qu'on appelle le *temps des risques*.

Alors l'assurance prend fin de plein droit à l'expiration du temps convenu (art. 363 C. de com.). — De nos jours la plupart des assurances, soit terrestres, soit maritimes, sont ainsi faites à temps. Mais, pour prévenir l'inconvénient qui pourrait résulter, pour les assurés, de la disparition brusque de l'assurance, on stipule souvent que si, à l'expiration du temps fixé, les choses assurées sont encore en voyage, l'assurance sera prolongée, moyennant un supplément de prime, jusqu'à leur arrivée à destination.

Dans un autre cas, c'est de plein droit que l'assurance à temps est prolongée au delà du terme fixé : elle continue de courir pendant la réparation d'avaries subies par les choses assurées pendant sa durée normale, parce que ces réparations sont la conséquence directe d'un sinistre dont l'assureur répond.

595. — Dans l'assurance à temps, il faut fixer le

point de départ de la période assurée ; si les parties avaient omis de le faire, on ferait tout naturellement partir l'assurance de la première minute de la journée où elle a été conclue.

596. — L'assurance est *au voyage* quand sa durée est fixée d'une manière indirecte par l'indication d'un *voyage* en vue duquel l'assurance est faite, et qui est le *lieu des risques*.

L'assurance au voyage s'entend naturellement du voyage commencé, si les choses assurées sont déjà en route lors de la conclusion du contrat, et, dans le cas contraire, du premier voyage qu'elles feront, à condition, dans ce second cas, que la mise en route ne tarde pas trop.

597. — Dans l'assurance au voyage, il faut fixer le moment précis où le voyage assuré sera considéré comme commencé, et celui où il sera considéré comme terminé à l'égard de l'assureur ; dans le silence de la convention sur ce point, le Code de commerce décide que l'assurance au voyage dure depuis le départ jusqu'à l'arrivée à destination, pour les navires, et pour les marchandises, depuis le chargement jusqu'à la délivrance à terre (art. 341 et 328 combinés) ; — mais les polices stipulent d'une manière plus précise que l'assurance court depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du déchargement.

Des circonstances exceptionnelles peuvent conduire, tantôt à reculer, et tantôt à avancer les points extrêmes de l'assurance au voyage.

D'abord si le voyage pour lequel des objets sont assurés, était déjà commencé lors de la conclusion du contrat, l'assurance ne pourrait évidemment courir que du jour où elle a été conclue.

En sens inverse, si le voyage pour lequel l'assurance a été faite reste inachevé, l'assurance prend nécessairement fin au port de reste.

Enfin, dans l'assurance au voyage comme dans l'assurance à temps, s'il est survenu, pendant la durée normale de l'assurance et dans les conditions prévues par le contrat, un sinistre qui a nécessité des réparations, l'assurance continuera de courir pendant les réparations.

598. — L'assurance au voyage est faite le plus souvent pour un voyage simple, c'est-à-dire pour une traversée unique entre deux ports, avec ou sans faculté d'escale dans des ports intermédiaires. Mais elle peut aussi être faite pour plusieurs traversées comprises dans la même expédition, par exemple pour un voyage d'aller et retour (art. 335, alin. 3, C. de com.).

On dit alors que l'assurance est *à prime liée*, parce que les diverses traversées sont réunies et liées ensemble par une prime unique. Cela indique que l'assurance produit ses effets sans interruption pendant toute la durée de l'expédition ; c'est pour l'assuré un grand avantage, car ainsi il ne reste pas un seul instant sans être couvert contre les risques de mer, tandis qu'avec des assurances distinctes, il resterait à découvert dans l'intervalle entre l'aller et le retour.

599. — La distinction entre les assurance à temps et les assurances au voyage est atténuée dans la pratique par des clauses qui introduisent dans l'une des espèces d'assurance certains caractères de l'autre variété.

Ainsi, dans les assurances à temps, les assureurs ont souvent soin d'exclure la navigation dans certaines mers ou dans certains parages, qu'ils considèrent comme particulièrement dangereux ; ou bien ils spécifient les mers dans lesquelles les choses assurées pourront être envoyées. — Réciproquement, dans les assurances au voyage et à prime liée, les assureurs stipulent souvent que l'ensemble du voyage ne pourra pas dépasser

une certaine durée, sauf cependant à ce que l'assurance continue jusqu'à la fin de la traversée au cours de laquelle expirerait le délai.

Il y a lieu alors d'appliquer à la fois les règles de l'assurance à temps et celles de l'assurance au voyage.

600. — VI. — *Assurances à prime et assurances mutuelles.* — Dans les assurances à prime, les assurés traitent avec un tiers assureur, et les rôles d'assureur et d'assuré sont parfaitement distincts ; dans les assurances mutuelles, les assurés s'associent pour supporter en commun les sinistres qui pourraient les frapper, ils s'assurent réciproquement les uns les autres, et chacun d'eux est à la fois assuré et assureur.

601. — En réalité cette distinction est beaucoup moins importante qu'elle ne semble l'être, parce que les deux espèces d'assurance tendent à se rapprocher de plus en plus.

En théorie il est de mode de ramener systématiquement toutes les assurances à l'idée de mutualité.

— Pratiquement au contraire on s'efforce de modeler les assurances mutuelles sur les assurances à prime.

En effet la seule différence appréciable dans le mécanisme des deux espèces d'assurance est que le prix de l'assurance consiste, dans les unes, en une *prime* fixée une fois pour toutes et qui reste invariable, — tandis que, dans les autres, il consiste en une *cotisation* dont le montant est susceptible de varier d'année en année selon l'état des affaires de l'association. Or, comme il est infiniment plus commode pour les assurés de payer périodiquement la même somme, les compagnies d'assurances mutuelles font en sorte de rendre constant le chiffre des cotisations.

602. — Du reste les assurances mutuelles sont aussi rares en matière maritime qu'elles sont fréquentes en matière terrestre.

603. — VII. — *Assurances et réassurances.* — Il arrive très fréquemment que les assureurs, après avoir consenti des assurances, se fassent réassurer eux-mêmes par d'autres assureurs contre les risques qu'ils ont assurés. « L'assureur, dit le Code de commerce, peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés » (art. 342, alin. 1). Il serait beaucoup plus exact de dire qu'il peut faire réassurer sa propre assurance.

Les réassurances sont motivées par des raisons multiples qui en expliquent le grand développement. Tantôt c'est une simple mesure de prudence. — D'autres fois c'est un moyen, pour une compagnie d'assurances qui, d'après ses statuts, a un *plein*, c'est-à-dire un maximum d'assurance, de ne pas refuser de faire une assurance énorme, donc d'autant plus lucrative ; pour se mettre en règle avec ses statuts, elle contracte une *réassurance de trop plein*, ou *réassurance d'excédent*, ou bien une *réassurance de partage*. On voit même quelquefois les assureurs conclure entre eux des *réassurances générales*, c'est-à-dire des traités de réassurance qui embrassent toutes leurs assurances, et qui sont une application des assurances flottantes. — La réassurance est aussi quelquefois une spéculation sur le taux des primes : par suite de la variation des cours, « la prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance » (art. 342, alin. 3) ; si elle est moindre, la réassurance donne un bénéfice au réassuré. Et il n'y a pas là, malgré l'apparence contraire, de dérogation au principe d'après lequel l'assurance ne doit pas être un moyen d'enrichissement pour l'assuré ; car elle n'est que cela pour l'assureur, et précisément le réassuré est un assureur dans les opérations duquel rentre la réassurance.

604. — A tous autres points de vue d'ailleurs, la réassurance obéit exactement aux règles des assurances

proprement dites. C'est ainsi notamment que, sous peine d'être excessive et par suite annulable, elle ne doit pas dépasser, non seulement la valeur des choses assurées, comme le dit le Code de commerce (art. 357-358), mais même le montant de l'assurance originale ; cela est évident, et cela montre bien que la réassurance a pour objet véritable, non pas les choses primitive-ment assurées, mais l'assurance primitive elle-même.

605. — Il est à noter que la réassurance ne modifie en rien les rapports juridiques de l'assuré avec l'assureur primitif, et n'en crée pas non plus entre l'assuré et le réassureur, car elle est conclue en arrière de l'assuré originale.

CHAPITRE III

Choses assurées

606. — Toute chose ayant une valeur appréciable en argent est susceptible d'assurance ; peu importe qu'elle soit mobilière ou immobilière, corporelle ou incorporelle, actuelle ou future.

Pourtant il n'en a pas toujours été ainsi. Conformément aux données de l'ancien Droit, le Code de commerce admettait bien que les assurances maritimes pouvaient avoir pour objet les navires et les accessoires des navires, les marchandises, les sommes prêtées à la grosse (art. 334) ; mais il défendait d'assurer le fret des navires, le profit espéré des marchandises, les loyers des gens de mer, et les intérêts des sommes prêtées à la grosse (art. 347). — Ces restrictions étaient basées sur trois motifs traditionnels qui étaient dénués de toute valeur sérieuse.

Le fret, le profit, l'intérêt, les salaires sont des choses futures ; l'assurance, disait-on, ne peut avoir de telles choses pour objet. — Pourquoi donc, alors que tous les contrats peuvent porter sur des choses futures ?

Ce sont, ajoutait-on, des gains ; donc ils ne peuvent être garantis par l'assurance, qui ne doit pas procurer de bénéfices à l'assuré ; l'assurance maritime peut bien remplacer l'assuré dans la situation pécuniaire où il était avant le départ, elle ne doit pas le placer dans la situation où il aurait été après l'arrivée à bon port. — Pourquoi

encore ? la privation d'un gain légitime est une perte, elle peut donner lieu à des dommages-intérêts (art. 1149 C. civil), donc aussi bien à une indemnité d'assurance ; et par suite il était déraisonnable que l'assurance maritime ne pût pas mettre l'assuré dans la situation où il aurait été en cas d'heureuse issue de l'expédition.

Enfin les restrictions apportées aux assurances avaient, disait-on, la grande utilité de faire que tous ceux qui prenaient part aux expéditions maritimes, eussent un intérêt plus pressant à la réussite de ces expéditions. — Cela c'était vrai, mais c'était aussi la réfutation du système par l'absurde, car la conséquence logique de cette idée eût été la prohibition absolue de toute assurance.

En définitive, le système emprunté à l'ancien Droit par le Code empêchait injustement les assurés de trouver dans les assurances maritimes une sécurité complète ; par là il mettait notre marine et notre commerce dans une infériorité déplorable, car les lois étrangères avaient admis la plupart des assurances prohibées par notre Code.

Du reste ce système n'était nullement respecté par la pratique, qui savait très bien l'écluder, ou qui même le violait ouvertement. Il a été enfin aboli par la loi du 12 août 1885, qui a transformé les articles 334 et 347 du Code de commerce.

Le nouvel article 334 proclame que « toute personne « intéressée peut faire assurer... généralement toutes « choses estimables en argent, sujettes aux risques de « la navigation » ; et le le nouvel article 347 ne comporte plus qu'une seule restriction, qui est de pure forme, car elle tient, non pas à la nature de la chose qu'il s'agirait d'assurer, mais à l'absence de risques courus par cette chose (1).

1) V. *infra*, n° 620.

607. — Il est intéressant de parcourir les plus importants des biens qui peuvent être l'objet d'une assurance maritime, parce que c'est le moyen de mieux comprendre le mécanisme des assurances.

608. — Les armateurs peuvent faire assurer le *corps* de leurs navires et les *agrès* ou *apparaux* qui le garnissent ; les *victuailles* et les *armements* de leurs navires, ou comme on dit d'un seul mot, la *mise dehors*, c'est-à-dire les frais d'armement ;

le *fret espéré* de leurs navires, le prix de transport des passagers, ou le produit éventuel de la pêche.

609. — Les chargeurs et destinataires peuvent faire assurer leurs *marchandises*,

les *frais accessoires du transport*,
le *profit espéré* des marchandises.

De même les passagers et marins peuvent faire assurer leurs *bagages*.

610. — Les commissionnaires ou les courtiers des armateurs ou des chargeurs peuvent faire assurer les *droits de commission* ou *de courtage* à gagner sur le navire ou les marchandises.

611. — Les prêteurs à la grosse peuvent faire assurer les *capitaux prêtés* par eux aux armateurs ou aux chargeurs, et les *intérêts* de ces capitaux, ou *prime de grosse*.

612. — Les gens de mer peuvent faire assurer leurs *loyers* ; mais en fait, ils n'y songent pas.

613. — Tous les intéressés peuvent, après avoir fait assurer leurs biens, faire assurer leur *prime*, c'est-à-dire le coût de leur assurance (art. 342, alin. 2, C. de com.), et même la prime des primes, afin qu'en cas de sinistre leur indemnité ne soit pas diminuée, en fait, des primes payées par eux.

614. — Les assurés peuvent faire assurer la *solvabilité* de leurs assureurs, et les assureurs la solvabilité de leurs assurés.

Mais les assurances de solvabilité ne sont pas pratiquées, parce qu'elles auraient quelque chose de discutatoire, et nuiraient au crédit des personnes qui en seraient l'objet. Aussi, en ce qui concerne spécialement la solvabilité des assureurs, a-t-on inventé un procédé pour les remplacer : c'est la *reprise d'assurance*, qui consiste en ce que l'assuré stipule d'un tiers qu'en cas de sinistre ce tiers indemnise l'assuré, moyennant transport à son profit des droits de l'assuré contre l'assureur original ; en un mot, le tiers qui reprend l'assurance est subrogé aux obligations de l'assureur envers l'assuré, et aux droits de l'assuré contre l'assureur.

615. — Etant donné le grand nombre des choses assurables, il arrive à chaque instant qu'une personne ait à faire assurer à la fois plusieurs biens contre les mêmes risques. Elle est libre de les faire assurer tous ou de n'en faire assurer que quelques-uns ; et quand elle en fait assurer plusieurs, elle peut conclure une seule assurance globale, ou plusieurs assurances séparées et distinctes (art. 335, alin. 1, C. de com.).

La circonstance qu'il y a une assurance unique faite conjointement pour plusieurs biens, ou des assurances séparées, exerce une influence très grande sur la valeur et sur le résultat de l'assurance (notamment au point de vue de l'application des *franchises* et de la possibilité du *délaissement* (1)). Il est donc fort intéressant de savoir à quoi s'en tenir sur ce point. Or cela dépend des circonstances.

616. — Certains biens se rattachent ou même s'incorporent si naturellement à certains autres, que l'assurance de ceux-ci est considérée, jusqu'à preuve du contraire, comme comportant *ipso facto* l'assurance de ceux-là. C'est ainsi que, sans autre explication, l'assu-

(1) V. *infra*, nos 720 note, 775 et 795.

rance d'un navire comprend les agrès et apparaux, les avitaillements et la mise dehors. Et alors il n'y a certainement qu'une assurance unique et indivisible.

Au contraire d'autres biens sont tellement distincts les uns des autres que l'assurance des uns n'implique pas celle des autres. Ainsi l'assurance du navire ne comprend pas de plein droit celle du fret ; l'assurance des marchandises ne comprend pas davantage le profit espéré, ni les frais de transport ; l'assurance des sommes prêtées à la grosse ne comprend pas les intérêts ; aucune assurance n'emporte assurance de la prime ; à plus forte raison l'assurance du navire n'entraîne pas celle de la cargaison. Alors, pour que les biens accessoires soient assurés, il faut qu'ils le soient directement ; et c'est dans ce cas que la question de savoir s'il y a une seule assurance ou plusieurs assurances séparées est douteuse. Elle doit être résolue d'après les circonstances.

Il y a évidemment assurances distinctes s'il y a plusieurs polices ; ou si la police, tout en étant unique, indique des dates différentes pour l'assurance de tels ou tels objets. Il faut en dire encore autant si la police unique porte que les différents objets sont assurés pour des sommes distinctes. Au contraire on considère avec raison qu'il y a une seule assurance globale lorsque plusieurs objets sont assurés par une seule police et pour une somme unique.

617. — La faculté reconnue aux intéressés de faire assurer la totalité des choses pour lesquelles ils courrent des risques, ne doit pas dégénérer en abus, et c'est ce qui se produirait s'ils en profitraient pour faire assurer plusieurs biens de telle façon que le total des sommes assurées excéderait la valeur de ces biens réunis. Ce serait le moyen de tourner le principe d'après lequel l'assurance est seulement un contrat d'indemnité.

La loi de 1885 a voulu, aussitôt après avoir proclamé

la liberté des assurances maritimes, rappeler le principe de la prohibition des doubles assurances ; pour cela elle a ajouté à l'art. 334 du Code de commerce un second alinéa aux termes duquel « toute assurance cumulative « est interdite ».

En posant à nouveau cette règle, la loi de 1885 en a indiqué la principale application : les armateurs peuvent bien, sans doute, faire assurer leurs frets en même temps que leurs navires et leurs mises dehors ; mais alors c'est le fret net qu'ils peuvent faire assurer, c'est-à-dire le fret déduction faite de la mise dehors, qui est une charge naturelle du fret ; ils ne pourraient pas faire assurer le fret brut, c'est-à-dire le montant intégral du fret, en même temps que le navire avec la mise dehors, parce qu'alors la mise dehors se trouverait assurée deux fois, et ainsi l'assurance procurerait un bénéfice aux assurés en cas de sinistre. — En pratique, l'assurance du fret ne porte que sur les 60 % du fret brut, qui sont considérés comme représentant le fret net.

617 bis. — Si les assurés contrevenaient à la prohibition des assurances cumulatives, ils encourraient les sanctions édictées par le Code de commerce contre les assurances exagérées et contre les assurances doubles : en cas de mauvaise foi de l'assuré, l'assureur pourrait demander la nullité de toutes les assurances ; en cas de bonne foi, les deux parties pourraient demander la réduction de l'assurance la plus récente, ou de toutes les assurances si elles avaient la même date (alin. 3 ajouté par la loi de 1885 à l'art. 334 C. de com.).

CHAPITRE IV

Risques

618. — Les risques, c'est-à-dire les chances de sinistre, sont non seulement un élément essentiel, mais l'élément caractéristique des assurances ; car de même que la vente déplace la propriété, de même l'assurance déplace les risques.

C'est parce qu'elles sont exposées à des risques, que les choses assurées sont assurées, et de là vient que, dans le langage courant des assurances, le mot risque est souvent employé comme synonyme de chose assurée.

§ 1^{er}. — NÉCESSITÉ DES RISQUES

619. — En l'absence de risques sérieux, l'assurance n'aurait aucune raison d'être, et ne se concevrait même pas. Sans doute il n'est pas indispensable que les risques soient déjà en cours lors de la conclusion du contrat : l'assurance peut s'appliquer à des risques futurs, aussi bien qu'elle peut avoir pour objet des choses futures, et c'est même alors qu'elle répond le plus complètement à sa mission. Mais il faut qu'à un moment quelconque de l'assurance, les choses assurées soient *mises en risque*, sans quoi l'assurance serait non avenue comme ne correspondant à rien.

Ces idées, qui sont évidentes en elles-mêmes, entraînent plusieurs conséquences.

620. — A. — Le contrat d'assurance n'a pas d'existence légale s'il a pour objet des biens qui, par leur nature même, ne sont pas sujets aux risques couverts par l'assurance.

C'est ainsi que les armateurs ne peuvent pas faire assurer leur *fret acquis*; car ce fret étant gagné à tout événement, ils ne courront aucun risque de le perdre.

De même armateurs et chargeurs ne peuvent pas faire assurer les sommes par eux empruntées à la grosse (art. 347, C. de com.); car ces sommes ne sont pas exposées, pour les emprunteurs, aux risques de la navigation, puisque, en cas de sinistre, ils n'ont pas à les rembourser (art. 325 C. de com.).

621. — B. — Si les choses assurées ne sont exposées aux risques couverts par l'assurance, ni au moment de la conclusion du contrat, ni par la suite, l'assurance s'évanouit.

C'est ce qui arrive, pour les assurances maritimes, en cas de rupture du voyage, c'est-à-dire quand l'assuré renonce, avant le commencement des risques, à faire partir son navire ou ses marchandises (art. 349, alin. 1, C. de com.). — Peu importe que la rupture soit volontaire ou forcée, c'est-à-dire soit due au fait de l'assuré ou à un obstacle de force majeure, car dans les deux cas le défaut de mise en risque prive le contrat de l'un de ses éléments essentiels.

622. — Quelle que soit la cause de la rupture du voyage, l'assurance disparaissant, l'assureur n'a pas droit à la prime; mais la loi lui accorde une indemnité à forfait, appelée quelquefois *droit de signature*, d'un demi pour cent de la somme assurée (art. 349, alin. 2).

Cela se conçoit très bien en cas de rupture volontaire; mais c'est peu raisonnable et peu juridique en

cas de rupture forcée, car c'est rendre l'assuré responsable d'un inconvénient qu'il subit tout le premier ; aussi en pratique les assureurs s'abstiennent-ils souvent en pareil cas d'exiger cette indemnité.

623. — C. — Le contrat d'assurance s'évanouit, en principe, si au moment de sa conclusion, il est matériellement impossible que les choses assurées soient exposées aux risques couverts par l'assurance, soit parce que ces choses n'existent plus, soit parce qu'elles sont hors de risques.

C'est ce qui arrive, en matière de transports, lorsque, avant la conclusion du contrat, les choses assurées ont péri, ou au contraire sont déjà parvenues à bon port.

624. — Mais l'application rigoureuse de la règle aurait pu conduire à des résultats bien durs, tantôt pour les assurés, tantôt pour les assureurs, car une différence de quelques heures dans le moment de la signature définitive d'un contrat fait de très bonne foi aurait pu laisser les uns sans primes, ou les autres sans indemnités pour des valeurs considérables. Et cet inconvénient eût été particulièrement grand en matière maritime, où l'éloignement et la difficulté des communications rendent les erreurs possibles et même vraisemblables.

Aussi les législateurs de tous les pays ont-ils diminué les chances de nullité des assurances maritimes, en faisant dépendre cette nullité, non pas de la réalité des faits, mais de la connaissance des faits par les parties ; l'assurance n'est nulle, faute de risques, qu'autant que celle des parties qui a intérêt à se prévaloir de l'assurance, était de mauvaise foi en la concluant : l'assuré en stipulant une indemnité pour une chose qu'il savait perdue, l'assureur en stipulant une prime pour des risques qu'il savait finis par l'arrivée à bon port (art. 365 C. de com.).

En un mot, les *risques putatifs* sont assimilés ici aux risques réels, et suffisent pour soutenir le contrat.

— C'est sans doute une exception aux principes ; mais elle n'est peut-être pas aussi profonde qu'on est porté à le croire, car le caractère essentiellement aléatoire de l'assurance permet de la considérer comme un contrat fait à toutes *chances*.

625. — Tout en admettant l'assurance des risques putatifs, on a craint qu'elle ne dégénérât en abus : si en effet la preuve effective de la mauvaise foi avait été exigée pour faire tomber l'assurance des risques impossibles, cette assurance serait restée presque toujours debout, à cause de la difficulté de la preuve. Pour prévenir ce résultat, on a cherché à faciliter ici la preuve de la mauvaise foi en la faisant résulter d'une présomption légale.

Le Code de commerce emprunta dans ce but à l'ancien Droit un système assez compliqué, d'après lequel les nouvelles étaient censées être parvenues aux intéressés à raison de 7 kilomètres $\frac{1}{2}$ par heure, à moins que les parties n'eussent écarté à l'avance cette présomption en faisant l'assurance *sur bonnes ou mauvaises nouvelles*, c'est-à-dire sous réserve seulement d'une fraude positivement démontrée (art. 366-367 C. de com.).

Mais ce système suranné est depuis longtemps tombé en désuétude ; les polices l'ont remplacé par une présomption beaucoup plus raisonnable d'après laquelle les parties sont réputées avoir connu, en concluant l'assurance, les nouvelles relatives aux choses assurées qui étaient parvenues à une personne quelconque dans le lieu et à l'époque de la conclusion du contrat.

626. — Du reste la preuve positive de la mauvaise foi de l'un des contractants entraînerait des consé-

quences plus graves que la présomption de mauvaise foi : outre la nullité de l'assurance, la partie convaincue de mauvaise foi encourrait une condamnation à payer à l'autre une indemnité que la loi maritime a fixée au double de la prime convenue ; elle pourrait même être poursuivie et punie correctionnellement pour escroquerie (art. 368, alinéa 3, C. de com.).

627. — Il faut remarquer que si l'assurance était l'œuvre d'un mandataire ou commissionnaire de l'assuré, il faudrait, pour qu'elle eût été valablement contractée malgré la perte des choses assurées, que cette perte eût été ignorée à la fois par l'assuré et par son représentant au moment où chacun d'eux a agi, c'est-à-dire au moment où l'assuré a donné mandat et au moment où le mandataire a fait l'assurance.

Mais si l'assurance avait été faite en arrière de l'assuré par un gérant d'affaires, il suffirait que celui-ci eût été de bonne foi en la concluant, et le véritable intéressé pourrait invoquer l'assurance même après avoir appris la perte de la chose assurée.

§ 2. — DIVERSES ESPÈCES DE RISQUES

628. — La pratique a réparti les risques en un certain nombre de catégories, soit d'après le milieu dans lequel ils se produisent, soit d'après la cause d'où ils dérivent, et elle a créé des variétés d'assurance correspondant à ces catégories. En même temps elle a considéré que, d'après leur cause, les diverses espèces de risques étaient plus ou moins susceptibles d'être couvertes par les assurances.

629. — I. — Au point de vue du milieu dans lequel ils se produisent, les risques se divisent en *risques maritimes* et *risques terrestres*.

Les risques maritimes, ou *fortunes de mer*, donnent lieu aux assurances maritimes ; et par là il faut entendre non seulement les risques qui proviennent de la mer, mais d'une manière plus générale tous ceux qui se produisent *sur mer*.

Quant aux chances d'accident auxquelles les choses assurées sont exposées sur terre, ou *risques de terre*, elles font l'objet des assurances terrestres. Il en est ainsi des accidents qui atteignent les marchandises d'une cargaison avant leur embarquement ou après leur débarquement (art. 362 C. de com.).

630. — Toutefois les risques de terre sont traités comme risques de mer, et sont couverts par les assurances maritimes, quand ils sont la conséquence directe de risques maritimes. Par exemple, si à la suite d'avaries survenues à un navire pendant une traversée, et pour radouber le navire, la cargaison avait été débarquée temporairement et le navire halé à terre, et que les marchandises ou le navire fussent détruits ou détériorés à terre par l'accident, les assureurs maritimes seraient responsables.

631. — D'un autre côté, quand des marchandises ont à voyager successivement sur terre et sur mer, ou inversement, il arrive souvent qu'on les assure à la fois contre les risques de terre et les risques de mer par une seule et même assurance ; et cette assurance est considérée comme terrestre ou comme maritime selon l'importance respective des deux parties du voyage.

632. — II. — Au point de vue de la cause d'où ils proviennent, les risques peuvent découler de quatre sources : la *force majeure* et le *cas fortuit* ; — le *vice*

propre des choses assurées ; — la *faute des personnes employées par l'assuré* ; — la *faute personnelle de l'assuré*. — En outre il peut arriver que des risques proviennent du concours de plusieurs de ces causes.

Restreintes à l'origine à la première catégorie de risques, les assurances ont été étendues progressivement aux autres.

633. — A. — *Force majeure et cas fortuit.* — Les risques fortuits (c'est-à-dire dûs à la force des éléments ou au fait des tiers) sont l'objet le plus naturel des assurances, et ils sont couverts par elles en l'absence de toute convention spéciale. Aussi le Code de commerce met-il avant tout à la charge des assureurs les « pertes » et dommages qui arrivent sur mer aux objets assurés, « par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, « par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, « déclaration de guerre, représailles... » (art. 350).

634. — Seulement des accidents qu'on serait tenté d'attribuer à la force majeure, peuvent provenir d'autres causes, et réciproquement. Ainsi un incendie, un échouement, un naufrage peuvent aussi bien être fautifs que fortuits ; en sens inverse le jet, tout en étant un fait volontaire du capitaine, est un cas de force majeure s'il a été fait judicieusement pour éviter un sinistre plus considérable.

Il arrive donc assez souvent que le caractère des risques est contestable, et alors il importe de savoir à qui, de l'assureur ou de l'assuré, il incombe de prouver ce caractère. C'est à l'occasion du paiement de l'indemnité que se présente la question, et qu'il y aura lieu de l'examiner (1).

635. — Normalement tous les risques fortuits sont couverts de plein droit par les assurances ; mais la con-

(1) V. *infra*, n° 725.

vention des parties peut exclure certains de ces risques. Les assureurs ont l'habitude d'excepter ainsi les risques insolites, non pas certes pour les mettre en dehors de toute assurance, mais pour en faire l'objet, si les assurés le désirent, d'assurances spéciales donnant lieu à des primes particulières ; c'est le moyen de mieux calculer les primes, et par là même d'en diminuer le taux dans les assurances courantes.

Notamment, d'après un usage général qui a été consacré formellement par certaines législations étrangères, les *risques de guerre* sont exclus des assurances ordinaires, soit terrestres, soit maritimes. Et pour prévenir des difficultés qui, sur certains points, auraient été presque insolubles, les polices ont soin d'excepter à la fois la guerre étrangère, la guerre civile, les émeutes, les grèves et mouvements populaires, mais en admettant expressément les risques de piraterie et de brigandage parmi les risques garantis.

La distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires n'en reste pas moins extrêmement délicate et fertile en contestations ; elle doit être faite d'après les données suivantes.

Il ne faut pas considérer comme risques de guerre l'aggravation des risques ordinaires résultant de l'insécurité générale causée par la guerre : extinction des phares, suppression des bouées et balises, désorganisation du pilotage, etc. Sans cela, dans les périodes de guerre, les risques ordinaires se trouveraient presque complètement absorbés par les risques de guerre ; d'ailleurs les assureurs, en surélevant leurs primes en temps de guerre, montrent qu'ils comptent eux-mêmes sur une aggravation de leur responsabilité.

Ce sont seulement les *faits de guerre* qui constituent des risques de guerre dont les assureurs ordinaires sont déchargés. Mais ces faits de guerre ne sont

pas nécessairement des actes de violence, d'hostilité directe commis par les belligérants contre les assurés ; les actes préparatoires ou complémentaires des hostilités ont le même caractère que les hostilités elles-mêmes. C'est ainsi qu'il a été très bien jugé qu'il y avait risque de guerre dans la collision d'un navire de commerce avec un croiseur qui, faisant un service de guerre, naviguait la nuit tous feux éteints. — Il en serait certainement de même du heurt d'un navire contre une mine flottante en dérive.

Et delà découle cette conséquence intéressante que les risques de guerre peuvent survivre à la guerre : après la cessation des hostilités il reste des épaves créées par les batailles navales, des mines ou des torpilles égarées qui flottent à l'aventure pendant des années, et qui constituent pour les navires un danger résultant de l'état de guerre antérieur ; c'est un risque de guerre.

636. — B. — *Vice propre.* — Les risques de vice propre (c'est-à-dire provenant de la nature défectueuse ou particulièrement délicate des choses assurées) sont susceptibles d'assurance ; mais ils ne sont pas naturellement compris dans l'assurance, car ce contrat est dirigé surtout contre les chances de dommages imprévus, et le vice propre constitue au contraire une cause de dommages probables, sinon même à peu près certains.

Aussi, dans tous les pays, les risques de vice propre sont-ils considérés comme n'étant pas couverts de plein droit par les assurances (art. 352 C. de com.).

Mais la convention contraire est possible, et — chose à noter — sa légitimité n'a jamais fait de doute. Bien mieux, il y a en matière terrestre des assurances qui sont dirigées précisément contre le vice propre de certains biens, par exemple l'assurance contre la mortalité du bétail.

637. — Quand plusieurs choses assurées sont exposées ensemble aux mêmes risques, comme un navire et sa cargaison, le vice propre de l'une peut causer un sinistre qui les frappe toutes. Ce sinistre ne doit, en principe, être attribué au vice propre que par rapport à la chose à laquelle le vice était inhérent, et pour les autres choses ce vice est un cas fortuit dont les assureurs répondent.

Toutefois il en serait autrement si le sort des diverses choses assurées était si intimement lié que les unes dussent fatalement subir le contre-coup du vice des autres, comme des marchandises et le profit espéré de ces marchandises.

638. — C. — *Baraterie.* — Les risques provenant de la faute des personnes employées par l'assuré sont, en eux-mêmes, parfaitement susceptibles d'assurance, car rien ne s'oppose à ce que quelqu'un se fasse garantir contre les conséquences dommageables des actes des gens qui sont à son service. Toutefois cette idée n'a pas toujours été admise, et aujourd'hui encore elle n'est appliquée dans la pratique, en matière maritime, qu'avec certaines restrictions.

Dans les affaires maritimes, les personnes employées par les assurés sont, en première ligne, le capitaine, les gens de l'équipage, et aussi les pilotes, qui doivent être considérés comme faisant momentanément partie de l'équipage ; employées directement par les armateurs, ces personnes le sont indirectement par les propriétaires de cargaisons. — Les fautes du capitaine, et par extension celles des gens de l'équipage et des pilotes, sont connues depuis le Moyen-Age sous le nom de *baraterie de patron* (1).

L'Ordonnance de 1681 posa en principe que les assureurs ne répondaient pas de la baraterie de patron,

(1) V. *supra*, n° 231.

mais que, par la police, ils pouvaient la prendre à leur charge ; le Code de commerce a reproduit cette solution (art. 353).

Ainsi le voulait, croyait-on, la nature des assurances maritimes, car elles sont dirigées contre les fortunes de mer, c'est-à-dire contre les sinistres fortuits ; et la baraterie, disait-on, n'a pas ce caractère.

Mais ce motif n'était pas exact : le fait des personnes employées par les assurés est bien un cas fortuit, car, d'après les principes généraux, la faute d'autrui constitue un cas fortuit tout aussi bien que la force des éléments.

Aussi la disposition de la loi est-elle mauvaise, et ne peut-elle pas être appliquée sans réserve : l'exclusion des risques de baraterie doit nécessairement être interprétée comme ne s'appliquant pas aux fautes très légères, telles qu'une négligence, une imprudence, une maladresse ; autrement il n'y aurait pas d'assurances maritimes possibles, car il est rare qu'un accident maritime arrive sans que quelque négligence ou quelque maladresse ait été commise, et alors, si la moindre faute suffisait pour dégager la responsabilité des assureurs, cette responsabilité serait illusoire.

Du reste il semble que les rédacteurs du Code de commerce l'ont eux-mêmes compris, car, dans l'art. 353, ils ont exempté l'assureur, non pas de toutes les fautes des marins, mais seulement des « prévarications » et fautes connues sous le nom de baraterie ». Or, dans le langage usuel, cette dénomination a conservé de son origine (le vieux mot *barat* signifiant tromperie) quelque chose de flétrissant, et elle n'est appliquée qu'aux fautes intentionnelles ou relativement graves. Les assureurs sont donc de plein droit responsables des risques provenant des fautes légères des marins ; et c'est ce qui est admis à peu près unanimement.

639. — Même avec ce tempérament, l'exclusion des risques de baraterie n'est bonne qu'à soulever des difficultés et qu'à faire naître des procès. Aussi ce système est-il condamné à disparaître. Les risques de faute des employés sont considérés comme compris dans les assurances terrestres ; ils sont couverts aussi de plein droit par les assurances maritimes d'après la plupart des législations étrangères ; enfin dans nos polices françaises, la clause mettant la baraterie de patron à la charge des assureurs est devenue de style, sauf certaines réserves relatives à des fautes ayant un caractère frauduleux ou délictueux.

640. — Il faut remarquer que si une faute du capitaine ou des gens de l'équipage avait été commise d'après les instructions ou avec la participation des assurés, elle dégénérerait en une faute personnelle des assurés, à laquelle la clause de baraterie ne s'appliquerait pas.

641. — *D. — Faute personnelle.* — Les risques provenant de la faute personnelle de l'assuré n'ont jamais été considérés comme couverts par les assurances maritimes. Le Code de commerce s'est conformé à cette tradition en disant que « toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur » (art. 351 et 352). Les lois maritimes étrangères ont encore des dispositions semblables.

642. — Quelle est la valeur rationnelle et juridique de ce système, et par suite quelle portée convient-il de lui reconnaître ?

D'après tous les auteurs de l'ancien Droit, et d'après certains auteurs modernes, ce système serait basé de la manière la plus solide sur les principes généraux du droit et sur les nécessités de l'ordre public ; et par suite il serait au-dessus des conventions privées.

En effet, dit-on en ce sens, c'est un principe absolu que nul ne peut, par aucun moyen, se mettre à l'abri des conséquences de ses propres fautes ; donc on ne peut pas se décharger de cette responsabilité par une assurance. L'assurance de sa propre faute serait contraire à la morale et à l'ordre public, car elle enlèverait aux assurés tout intérêt personnel à prévenir les accidents, et ainsi elle compromettrait la sécurité de la navigation.

D'autre part, ajoute-t-on, les assurances ont pour but de garantir les assurés contre les cas fortuits, et notamment en matière maritime contre les fortunes de mer ; or la faute de l'assuré lui-même ne constitue pas un cas fortuit, n'est pas une fortune de mer ; donc les risques provenant de la faute personnelle de l'assuré sont absolument insusceptibles d'assurance maritime.

Par conséquent, non seulement ces risques ne sont pas compris de plein droit dans l'assurance maritime, mais la convention des parties serait impuissante à les mettre à la charge des assureurs. Les auteurs de l'ancien Droit étaient unanimes et aussi affirmatifs que possible sur ce point ; et il semble bien, dit-on, que les rédacteurs du Code de commerce ont entendu donner cette portée aux articles 351 et 352, car dans ces articles, ils n'ont pas réservé la convention contraire, comme ils l'ont fait dans l'article 353 pour la baraterie de patron.

Malgré leur forme tranchante, qui avait trop long-temps fait illusion, les motifs sur lesquels reposait l'opinion traditionnelle étaient dénués de toute valeur sérieuse, et cette opinion était erronée.

D'abord il est faux que les assurances soient dirigées uniquement contre les risques fortuits. L'idée contraire n'a jamais fait de doute en matière terrestre : à quoi seraient bonnes les assurances contre l'incendie, si elles cessaient de produire effet toutes les fois que le feu aurait été allumé par l'assuré ? Et comprendrait-on

une assurance contre la responsabilité des accidents d'automobile qui ne garantirait pas le propriétaire de la voiture quand il la conduirait lui-même ?

Il n'est pas vrai davantage que les fortunes de mer consistent seulement en accidents fortuits ; ce sont certainement tous les accidents survenus sur mer, par opposition aux accidents terrestres.

Quant au prétendu principe fondamental d'après lequel nul ne pourrait se décharger des conséquences de ses fautes personnelles, il n'a jamais existé ; les jurisconsultes du XVIII^e siècle crurent le trouver dans les écrits des Romains, qui n'avaient rien dit de semblable, et s'étaient montrés autrement respectueux de la liberté des conventions (1).

Donc, d'après la nature des choses et d'après les vrais principes, les assurances maritimes devraient, comme les assurances terrestres, couvrir sauf exception les risques de faute personnelle ; en décidant le contraire, les lois maritimes ont dérogé au droit commun.

Mais alors la convention contraire, qui ramènerait au droit commun, est possible, et il est loisible aux parties d'écartier la règle légale pour rendre aux assurances maritimes leur pleine étendue, en mettant à la charge des assureurs les risques provenant de la faute des assurés.

Vainement objecte-t-on les traditions et le texte du Code. Des traditions basées sur une interprétation vicieuse des documents primordiaux sont sans valeur. Et l'argument tiré de ce que les articles 351 et 352 ne réservent pas la clause contraire, ne prouve rien, parce qu'il prouverait beaucoup trop ; en effet l'art. 352 réunit dans la même exclusion les risques de vice

(1) V. *supra*, n° 330

propre et les risques de faute personnelle ; or on n'a jamais mis en doute la possibilité de la convention contraire pour le vice propre ; pourquoi donc nier cette possibilité pour la faute personnelle ? la même disposition ne peut pas avoir une portée différente quant aux deux cas qu'elle régit ensemble.

Enfin l'application des assurances maritimes aux risques de faute personnelle ne porte nullement atteinte à l'ordre public et à la sécurité de la navigation, parce qu'elle comporte une réserve importante qui est dictée par la raison : les fautes personnelles contre lesquelles les assurances peuvent garantir les assurés, sont seulement les fautes excusables ; si grande que soit l'extension donnée aux assurances, elles n'étendront jamais leur protection aux fautes ayant un caractère dolosif, c'est-à-dire aux fautes intentionnelles, et aussi aux fautes lourdes (ou peut-être plutôt aux fautes inexcusables) ; cela suffit pour sauvegarder l'intérêt général.

En définitive, rien ne s'oppose à ce que, par une convention expresse, les risques provenant de la faute personnelle, mais non dolosive, des assurés soient compris dans les assurances maritimes, comme ils le sont de plein droit dans les assurances terrestres ; et c'est ce qu'admet la doctrine moderne.

643. — Si plusieurs choses assurées et exposées aux mêmes risques appartiennent à des personnes différentes, comme un navire et sa cargaison, il peut arriver que les unes subissent un sinistre provoqué par le fait du propriétaire des autres. Ce sinistre n'en doit pas moins être traité comme fortuit, et être mis à la charge des assureurs, car les fautes sont personnelles.

644. — *E. — Causes multiples.* — Il arrive parfois que deux causes de risques concourent pour produire un sinistre. Cette circonstance est sans intérêt si les deux causes sont admises dans l'assurance, ou au contraire

en sont exclues. Mais si l'une est admise et l'autre exclue, il faut déterminer si et dans quelle mesure le sinistre doit être rapporté à l'une ou à l'autre des deux causes, pour savoir quelle sera la responsabilité des assureurs ; et la question est souvent délicate.

Ce concours de deux causes de risques peut d'ailleurs se présenter de deux façons très différentes.

645. — 1^o. — Les deux causes opèrent simultanément : un sinistre provient à la fois d'un cas fortuit dont l'assureur répond, et d'un vice propre dont l'assureur ne répond pas ; par exemple, la fermentation naturelle de certaines marchandises a été activée et aggravée par une mouillure.

En pareil cas, il n'y a pas de difficulté en droit, mais il peut y en avoir une assez grande en fait : il est évident en droit que l'assureur est responsable d'une partie seulement du dommage ; l'étendue de sa responsabilité dépend de la mesure dans laquelle chacune des causes de risques a contribué au sinistre ; mais il peut être difficile en fait de déterminer cette mesure.

646. — 2^o. — Les deux causes de risques opèrent successivement, l'une étant occasionnée par l'autre : un sinistre se produit par l'effet d'un vice propre dont l'assureur ne répond pas, mais ce vice a été éveillé dans les choses assurées par un cas fortuit dont l'assureur répond ; ou bien les choses assurées ont été détruites par un fait de guerre, alors que la police excluait les risques de guerre, mais ce fait n'a pu les atteindre que grâce à un accident ordinaire dont l'assureur est responsable ; — ou *vice versa*.

Alors les risques ordinaires et les risques réservés sont intimement liés, puisque les uns sont la conséquence des autres. La question est de savoir si l'exclusion des uns entraîne celle des autres, et par conséquent l'irresponsabilité de l'assureur ; — ou si au contraire l'admis-

sion des uns entraîne celle des autres, avec responsabilité complète de l'assureur. — Or cette question est embarrassante. On en a eu un exemple saillant dans l'affaire de l'Iris : ce navire marchand avait été affréter par l'Etat pendant la guerre de Crimée, et il était assuré contre les risques ordinaires par une compagnie d'assurances, et contre les risques de guerre par l'Etat ; poussé par un ouragan sous les forts de Sébastopol, il fut brûlé par les canons russes ; son propriétaire vit successivement la juridiction civile et la juridiction administrative rejeter ses demandes en indemnité contre la compagnie d'assurances, puis contre l'Etat, l'une parce que le navire avait été détruit par un fait de guerre dont la compagnie ne répondait pas, et l'autre parce que cette perte était due en réalité à un événement naturel qui ne regardait pas l'Etat ; si bien qu'étant assuré contre tous les risques, il ne fut indemnisé d'aucun (1).

Cette fois ce n'est pas seulement en fait, c'est surtout en droit que la question se pose, car il s'agit de savoir si on doit s'arrêter à la *cause immédiate*, ou remonter à la *cause première* des risques.

Une opinion très accréditée veut qu'on s'attache uniquement à la cause immédiate et directe du sinistre. Il faut, dit-on, s'en tenir à cette règle aussi simple que raisonnable, sous peine de se jeter dans des complications sans fin. *Causa proxima, non remota spectatur*, ont posé en principe les Anglais et les Anglo-Américains.

Il est pourtant infiniment plus rationnel et plus juridique de remonter à la cause première du sinistre, comme on le fait en Allemagne et dans les pays scan-

(1) Cassation, 11 août 1858 (Daloz, 1858, 1, 366 ; Sirey, 1859, 1, 30).

dinaves, car cette cause est la *causa causans*, comme l'avouent les Anglais eux-mêmes, c'est-à-dire la vraie cause, qui a imprimé son caractère à tous les faits sub-séquents. C'est tellement naturel qu'il y a des cas où tout le monde le fait, en quelque sorte sans le savoir : ainsi le jet à la mer est certainement un risque de force majeure (art. 350 C. de com.), bien qu'il soit un fait volontaire du capitaine, et pourquoi ? Parce que sa cause prochaine, le fait du capitaine, a eu pour cause première le péril que courait le navire. Il doit en être de même toutes les fois que des risques proviennent d'une succession de causes : au lieu de s'arrêter à la première cause venue, qui n'est qu'apparente, il faut aller au fond des choses en remontant jusqu'à la vraie cause, qui est la cause originale.

Seulement, ici comme en toute matière, pour qu'on remonte d'une cause à l'autre, il faut qu'il existe entre la cause immédiate et les faits antérieurs une corrélation étroite qui fasse de cette cause une conséquence nécessaire de ces faits ; sans cela on s'en tiendrait naturellement à la cause immédiate.

§ 3. — MODIFICATION DES RISQUES

647. — Il arrive fréquemment que les conditions des risques, telles qu'elles existaient lors de la conclusion de l'assurance et qu'elles ont été envisagées alors par les parties, se trouvent modifiées après coup pendant la durée de l'assurance.

Si cette modification constitue une diminution, une atténuation des risques, elle ne peut faire mettre en question l'existence du contrat, car personne n'a à s'en plaindre. — Mais il en est autrement si la modification survenue entraîne, ou est susceptible d'entraîner une aggravation des risques ; alors en effet le contrat

est en quelque sorte dénaturé, et il peut résulter de là que l'assureur soit fondé à le dénoncer.

Ce droit de l'assureur peut être organisé de deux façons différentes.

En matière terrestre, notamment dans les assurances contre l'incendie, il est ordinairement stipulé que l'assuré devra déclarer sans retard à l'assureur les aggravations des risques, et qu'alors l'assureur aura la faculté de résilier l'assurance, ou d'exiger une augmentation de la prime. — Mais ce système aussi simple que raisonnable se serait mal appliqué aux assurances maritimes, à cause de la difficulté qu'éprouvent souvent les parties à correspondre entre elles. Aussi les lois maritimes ont-elles adopté à cet égard un système beaucoup plus compliqué, dont l'idée première est de considérer l'aggravation des risques comme une sorte de sinistre compris ou non dans l'assurance selon la cause de cette aggravation ; et elles ont appliqué ce système à deux cas particulièrement intéressants, le changement de voyage et le changement de navire, desquels il convient de rapprocher un troisième cas, le changement de capitaine.

648. — *Changement de voyage ou de route.* — Les assurances maritimes, soit au voyage, soit même à temps, sont souvent faites en vue d'un voyage déterminé ; quelquefois aussi la route que devront suivre les choses assurées est spécifiée, et si elle ne l'était pas, les parties seraient réputées avoir entendu que le navire suivrait la route habituelle.

Le *lieu des risques*, qui est constitué par le voyage assuré et par la route à suivre, est une condition très importante des risques ; le changement de ce voyage ou de cette route, ou même seulement la déviation ou le retour en arrière (lorsqu'ils n'ont pas été autorisés par une clause du contrat) sont évidemment des modi-

fications graves qui peuvent accroître les risques, et qui déjouent les prévisions des assureurs. Vont-ils donc être pour ceux-ci un motif de résiliation ? — Cela dépend de la cause qui a amené le changement, mais aussi et surtout de l'époque à laquelle il s'est produit.

649. — Il faut avant tout distinguer selon que le changement de voyage se produit avant ou après le commencement des risques ; car le changement de voyage décidé avant le départ implique la rupture du voyage assuré, c'est-à-dire fait disparaître la mise en risque qui était un élément essentiel du contrat, et donne lieu ainsi, non pas seulement à la résiliation, mais à la nullité de l'assurance.

Donc si le changement de voyage est antérieur au départ, il n'y a pas à tenir compte de la cause qui l'a amené ; il n'y a qu'à appliquer l'art. 349 du Code de commerce, aux termes duquel la rupture du voyage, qu'elle soit volontaire ou forcée, entraîne toujours la nullité de l'assurance, avec attribution à l'assureur d'une indemnité d'un demi pour cent de la somme assurée.

650. — Si au contraire le changement de voyage, ou encore le changement de route, se produisent après le départ, il faut sous-distinguer d'après la cause du changement.

Lorsque le changement de voyage ou de route postérieur au départ a été amené par une force majeure, l'assurance tient, et l'assureur reste responsable des sinistres que les choses assurées pourraient subir sur le nouveau parcours. En effet il y a eu mise en risque conformément au contrat, qui réunit ainsi tous ses éléments essentiels ; et le changement survenu depuis dans les conditions des risques est lui-même une fortune de mer dont l'assureur est responsable (art. 350 C. de com.), puisqu'il a été imposé à l'assuré par une force

majeure ; l'assureur ne peut donc pas invoquer ce changement pour se décharger de sa responsabilité, — à moins pourtant que ce ne fût le résultat d'une force majeure exclue du contrat, comme un fait de guerre.

Mais lorsque le changement de voyage ou de route survenu après le départ est dû à la volonté de l'assuré, il entraîne la décharge de l'assureur (art. 351), c'est-à-dire la résiliation de l'assurance. Ce n'est pas qu'alors l'assurance soit nulle, car il y a eu mise en risque conformément au contrat ; mais les conditions d'exécution du contrat ont été gravement altérées par un fait volontaire de l'assuré, c'est-à-dire par un fait dont l'assureur n'a pas à répondre ; et quand bien même, en fait, les risques ne seraient pas aggravés, l'assureur est toujours fondé à prétendre qu'il n'aurait pas conclu le contrat dans les conditions où il se présente maintenant ; donc il doit en être délié. — Et comme la ristourne de l'assurance est due alors au fait de l'assuré, celui-ci doit une indemnité à l'assureur ; la loi a même exagéré cette indemnité en la fixant arbitrairement à la totalité de la prime (art. 351 *in fine*).

Que si enfin le changement de voyage ou de route après départ était le fait du capitaine, tout dépendrait du point de savoir si la baraterie de patron est couverte ou non par l'assurance ; car, au point de vue de l'assurance, ce fait du capitaine constitue une sorte de faute. — Si l'assureur a assumé les risques de baraterie, le changement décidé par le capitaine ne peut pas préjudicier aux droits de l'assuré, puisque celui-ci est garanti contre les faits du capitaine ; mais si la baraterie avait été laissée en dehors de l'assurance, — ou encore si le capitaine avait dérouté sur l'ordre de l'assuré, — l'assureur pourrait invoquer comme motif de ristourne une modification des risques qui est le fait d'un représentant de

l'assuré, et qui par suite doit être traitée comme un fait personnel de l'assuré.

651. — Même quand le changement de voyage ou de route se présente dans des conditions telles qu'il puisse être invoqué par l'assureur comme motif de ristourne, il arrive souvent que le navire n'en a pas moins suivi en partie, avant de dérouter, la route convenue ; car presque toujours les commencements de la navigation sont identiques, au sortir d'un port, pour se diviser ensuite en itinéraires différents. Si un sinistre se produisait dans cette partie du voyage, l'assureur n'en serait pas moins fondé à refuser d'indemniser l'assuré ; c'est peut-être rigoureux, mais c'est logique, car la cause de la ristourne réside dans un élément du contrat, le voyage assuré, qui est indivisible (1).

652. — Les conséquences du changement de voyage ou de route étant très différentes selon l'époque et la cause du changement, il importe de savoir à qui il incombe de faire la preuve de cette époque et de cette cause.

C'est à l'assureur de prouver l'époque du changement de voyage qu'il invoque pour faire ristourner l'assurance ; car, selon cette époque, il demande deux choses différentes : nullité de l'assurance avec indemnité de demi pour cent de la somme assurée, ou résiliation avec paiement de toute la prime ; et il faut bien qu'il justifie son choix entre ces deux actions.

Mais c'est à l'assuré d'établir la cause du changement si, étant acquis que ce changement est postérieur au départ, et que par conséquent l'assurance n'est pas nulle, l'assuré prétend qu'elle ne peut pas non plus être résiliée ; en effet, en voulant maintenir un contrat qui, en fait, est dénaturé, il invoque une exception qu'il lui appartient de justifier.

(1) Cassation, 12 janvier 1920 (Sirey, 1920, 1, 339).

De part et d'autre la preuve peut être faite par tous les moyens.

653. — Au changement de voyage proprement dit il faut assimiler l'allongement du voyage, car la destination des choses assurées n'est plus la même, et les risques sont augmentés (art. 364, alin. 1, C. de com.).

Au contraire, le raccourcissement de voyage n'est pas par lui-même un changement de voyage, et par suite laisse, en principe, l'assurance debout, d'autant mieux que les risques sont diminués (art. 364, alin. 2) ; peu importe d'ailleurs que le voyage soit raccourci par le commencement ou par la fin, l'un des cas étant la réciprocité de l'autre. — Toutefois cela n'est vrai qu'à la condition que le navire s'arrête, ou au contraire lève l'ancre dans un port d'échelle où il devait entrer de toute manière ; sans cela en effet, pour entrer dans le port intermédiaire, le navire devrait dévier de sa route, et par suite il y aurait changement de voyage ou de route, avec les conséquences qui ont été indiquées précédemment.

Du reste, pour qu'il y ait vraiment allongement de voyage, il faut que le navire passe devant son port de destination primitif, sans s'y arrêter ; en effet si, après être arrivé à destination, le navire *relevait* pour un autre port, il y aurait, non pas allongement du voyage primitif, mais bien un nouveau voyage greffé sur le premier ; l'assurance conclue pour le voyage primitif tiendrait toujours, mais elle ne s'étendrait pas au voyage supplémentaire.

654. — *Changement de navire.* — Il ne peut pas être question d'un changement de navire dans les assurances sur corps ; en effet dans ces assurances le navire n'est pas seulement un élément des risques, il est l'objet même des risques et du contrat ; or l'objet d'un contrat ne peut pas être changé après coup.

Ce sont seulement les assurances sur facultés qui peuvent donner lieu à un changement de navire : lorsque le navire transporteur des marchandises assurées a été spécifié sans possibilité de transbordement, le navire est devenu en quelque sorte, lui aussi, le lieu des risques, et son changement serait une modification grave des risques.

Aussi le Code de commerce applique-t-il au changement de navire les règles du changement de voyage ou de route (art. 350-351 et 361).

655. — *Changement de capitaine.* — Lorsque le capitaine qui commande le navire assuré ou transporteur des marchandises assurées, a été désigné dans l'assurance, le changement du capitaine constitue une modification grave des conditions des risques ; car le sort du navire et de la cargaison dépend en grande partie du capitaine.

Aussi faut-il appliquer par analogie au changement de capitaine les dispositions de la loi sur le changement de voyage ou de navire : le changement de capitaine avant le départ ferait tomber l'assurance ; le changement de capitaine en route donnerait lieu à la résiliation de l'assurance, s'il était le fait de l'armateur, c'est-à-dire en cas de révocation ; mais le remplacement du capitaine en cas de nécessité, par exemple en cas de maladie ou de mort, laisserait l'assurance intacte. En cas de démission ou de désertion du capitaine, la question serait douteuse.

Du reste, pour éviter les difficultés et les contestations auxquelles le changement de capitaine pourrait donner lieu, il est d'usage de ne désigner le capitaine dans les polices d'assurance qu'en ajoutant « ou tout « autre pour lui », ce qui enlève au changement de capitaine toute influence sur la valeur des assurances.

CHAPITRE V

Formation du contrat d'assurance

656. — L'assurance se forme, comme tous les contrats en général, par le seul accord de la volonté des parties.

Cet accord peut se produire d'une manière directe entre l'assuré et l'assureur ; mais, en matière maritime, les contrats d'assurance sont presque toujours préparés, sinon même conclus, par les courtiers d'assurances, qui sont restés investis, en principe, d'un monopole à cet égard (art. 79 C. de com.).

657. — Pour que le contrat soit valable, il doit avoir une cause licite et morale ; or il n'en serait pas ainsi, de la part de l'assuré, s'il concluait l'assurance avec l'intention prémeditée de faire périr les choses assurées afin de toucher une indemnité.

Sur tous ces points le contrat d'assurance suit les règles du droit commun ; mais il s'en écarte d'une manière très notable en ce que la notion des vices du consentement a reçu ici une extension considérable : c'est la théorie de la *réticence*.

RÉTICENCE DE L'ASSURÉ

658. — En droit commun, il n'y a d'autres vices du consentement reconnus par la loi, et susceptibles comme

tels d'entraîner l'annulation de tous (1) les contrats, que la violence, l'erreur *substantielle* et le dol *caractérisé* (art. 1109-1116 C. civil) ; si l'erreur « ne tombe « pas sur la substance même de la chose » (art. 1110), mais qu'elle porte seulement sur les qualités accidentelles et secondaires de l'objet du contrat, ou encore sur les circonstances qui ont pu porter l'une ou l'autre des parties à conclure le contrat (en un mot sur les motifs du contrat), elle n'est pas prise en considération ; de même l'une des parties peut garder un silence habile et laisser l'autre se tromper, elle peut profiter des illusions de l'autre et même les encourager par ses propos, sans qu'on puisse l'accuser de dol, du moment où elle ne va pas jusqu'à « pratiquer des manœuvres telles « que sans ces manœuvres l'autre partie n'aurait pas « contracté » (art. 1116).

Ici il en est tout autrement pour l'une des parties, l'assuré. Le simple silence gardé par l'assuré sur des circonstances relatives aux risques est assimilé à un dol ; l'erreur de l'assureur sur ces circonstances, erreur due au défaut de renseignements fournis par l'assuré, est tenue pour substantielle ; le consentement de l'assureur est considéré comme vicié, et l'assurance est annulable (art. 348 C. de com.). — Ainsi l'assuré ne doit pas seulement, comme tout contractant, s'abstenir d'induire l'assureur en erreur par des déclarations mensongères : il ne lui est pas permis, comme aux autres, de garder le silence sur des circonstances importantes à connaître pour l'assureur ; bien loin de se renfermer dans un mutisme habile, l'assuré doit, lors de la conclusion du contrat, instruire lui-même spontanément l'assureur de tout ce qui est de nature à faire bien connaître

(1) Pour quelques contrats, il y a en outre la lésion.

à celui-ci les choses assurées et les risques auxquels elles sont soumises, de manière à lui faire apprécier exactement l'étendue de la responsabilité qu'il va assumer. En un mot, l'assuré doit prendre l'initiative de déclarer à l'assureur tout ce qui peut influer sur *l'opinion du risque*.

Cette différence entre l'assurance et les autres contrats est justifiée par des considérations pratiques. Dans les autres contrats, les deux parties traitent, ou peuvent traiter, en connaissance de cause. Par exemple dans une vente, dans un louage de choses, l'acheteur ou le locataire ne s'en rapportent pas ordinairement, pour connaître l'objet du contrat, aux déclarations du vendeur ou du bailleur ; ils ne prennent la chose qu'après l'avoir examinée. Par suite il y a à peu près égalité de situation entre les contractants : si l'un se laisse prendre aux dissimulations ou aux exagérations de l'autre, c'est qu'il le veut bien, et la loi n'avait pas à intervenir en faveur de l'un ou de l'autre.

Il n'en est pas de même dans l'assurance : tandis que l'assuré connaît bien les choses qu'il veut faire assurer, et les périls auxquels elles sont exposées, l'assureur ne peut pas se rendre par lui-même un compte exact des risques qu'il va prendre à sa charge ; car non seulement il ne lui est pas toujours possible d'examiner les choses qu'on lui demande d'assurer, — surtout s'il s'agit d'un navire ou de marchandises qui sont en mer, — mais il ignore les dangers qu'elles courrent ou qu'elles pourront courir. L'assureur est donc réduit à s'en rapporter aux déclarations de l'assuré ; il est dans une situation inégale par rapport à l'assuré ; et la loi a dû intervenir pour le protéger, en imposant à l'assuré le devoir strict de fournir à l'assureur tous les renseignements désirables, sous peine de faire un contrat annulable.

659. — Par cela même c'est seulement en faveur de l'assureur que la loi a dérogé au droit commun, en étendant la notion des vices du consentement. Quant à l'assuré, il ne pourrait invoquer comme entachant le contrat de nullité à son égard que les vices ordinaires du consentement.

660. — Somme toute, ce qu'il y a de spécial ici, c'est que la réticence de l'assuré est considérée comme un vice du consentement de l'assureur ; ce vice tient à la fois du dol et de l'erreur, mais il doit plutôt être rattaché à l'erreur, car il a été admis par la loi, non pas pour punir la déloyauté de l'assuré, mais pour remédier à une sorte d'aveuglement de l'assureur.

661. — I. — *Cas de réticence.* — Le Code de commerce groupe, dans l'art. 348, trois cas de nullité de l'assurance : la réticence de l'assuré, la fausse déclaration de l'assuré, et la différence entre la police et le connaissance.

Le troisième cas, qui est spécial aux assurances de marchandises, rentre dans les deux autres ; car si les mentions de la police sont moins complètes que celles du connaissance, cela tient évidemment à une réticence de l'assuré, et si elles sont autres, il y a eu non moins évidemment fausse déclaration de l'assuré.

Le second cas rentre à son tour dans le premier, car la fausse déclaration n'est qu'une réticence aggravée : pour dire le contraire de la vérité, il faut taire la vérité.

Finalement tous les faits visés par l'art. 348 se ramènent à l'idée de réticence.

662. — Une réticence ou fausse déclaration est souvent intentionnelle ; alors, étant entachée de mauvaise foi, elle constitue une sorte de dol, au sens très large du mot, et elle entraîne certainement la ristourne de l'assurance.

Mais il peut y avoir aussi omission ou déclaration inexacte de l'assuré sans aucune intention frauduleuse, par oubli, par négligence, par inadvertance, par erreur ; et alors il n'y a rien qui ressemble au dol, ni de près, ni de loin. Il n'en est pas moins reconnu avec raison en France et dans tous les pays que, même dans ce cas, il y a lieu, au moins en principe, à la ristourne de l'assurance, parce que l'assureur a tout de même été trompé par suite d'une faute commise par l'assuré. C'est en cela que la réticence se rapproche beaucoup plus de l'erreur que du dol.

Toutefois il en serait autrement en cas d'ignorance complète et excusable de l'assuré (argument de l'art. 355 C. de com.), car alors il n'y aurait aucune faute à reprocher à l'assuré, et il n'y aurait non plus aucune inégalité entre l'assureur et lui, puisqu'en fait l'assuré n'aurait pas été mieux informé que l'assureur. Sans cela d'ailleurs les assurances flottantes seraient impossibles.

663. — Du reste toute réticence ou fausse déclaration de l'assuré, même non justifiée, ne vici pas nécessairement le contrat ; pour qu'elle le vici il faut, d'après l'art. 348, qu'elle « diminue l'opinion du risque » ou qu'elle en change le sujet », c'est-à-dire qu'elle induise l'assureur à croire que les risques sont moindres qu'ils ne sont en réalité, ou que les choses assurées sont autres qu'elles ne sont. C'est alors en effet que l'assureur peut dire qu'il n'aurait pas contracté aux mêmes conditions, s'il avait su exactement à quoi s'en tenir.

Il résulte de là qu'il y a deux circonstances dans lesquelles la réticence, même consciente, de l'assuré ne pourrait pas être invoquée par l'assureur.

Il en est ainsi d'abord quand les faits non signalés ou inexactement indiqués par l'assuré étaient indifférents ou insignifiants pour l'appréciation des risques,

ou à plus forte raison si leur connaissance n'eût pu que diminuer l'opinion du risque. — Il en est ainsi ensuite si la réticence ou fausse déclaration de l'assuré avait été neutralisée par une connaissance de fait que l'assureur aurait eue par d'autres voies du véritable état des choses.

663 bis. — Le tout est de savoir quelles sont les circonstances qui sont importantes à connaître pour l'assureur, et qui ne sont pas connues de lui. — C'est là une question de fait que les tribunaux ont à résoudre d'après les circonstances, et sur laquelle on ne peut donner *a priori* que quelques indications générales.

Deux sortes de faits doivent être considérés comme susceptibles d'influer sur les risques, et par suite comme devant être déclarés aussi exactement que possible par l'assuré : d'abord la nature, la manière d'être, les qualités ou les défauts, et notamment la susceptibilité plus ou moins grande (art. 355) des choses assurées ; puis les conditions extrinsèques dans lesquelles elles se trouvent, et notamment leur situation.

D'un autre côté, on doit considérer comme connues par l'assureur, et par suite comme n'ayant pas besoin de lui être déclarées, les circonstances qui sont de notoriété publique.

Mais le fait que l'assureur aurait fait visiter et examiner par ses agents les choses assurées ne suffirait pas pour justifier le défaut de renseignements donnés par l'assuré à l'assureur.

664. — Quoi qu'il en soit, ce sont seulement les circonstances qui s'étaient déjà produites lors de la conclusion de l'assurance, que l'assuré doit indiquer à l'assureur. En d'autres termes, il ne peut y avoir réticence de l'assuré qu'au moment de la conclusion du contrat. En effet c'est seulement à ce moment que le consentement de l'assureur peut être considéré

comme vicié par une erreur grave résultant d'une sorte de dol de l'assuré ; une fois que le contrat a été conclu dans des conditions régulières, il ne peut pas être entaché après coup d'on ne sait quel dol ou quelle erreur rétrospectifs.

La doctrine est unanime sur ce point dans tous les pays. Et si notre Cour de cassation a affirmé au contraire, dans plusieurs arrêts, que la réticence de l'assuré pouvait se produire aussi bien après qu'avant le contrat (1), il ne faut voir là qu'un motif très inexact invoqué d'une façon subtile à l'appui d'une solution juste en elle-même : les assurés avaient eu le tort d'aggraver les risques ; au lieu de leur reprocher directement cette aggravation, qui motivait amplement la résiliation de l'assurance, la Cour de cassation leur a reproché de n'en avoir pas prévenu les assureurs (2) ; c'était un détour au moins inutile.

664 bis. — Il convient d'ajouter que, bien que les circonstances nouvelles qui viendraient ultérieurement influer sur les risques, ne puissent pas empêcher le contrat d'avoir été valablement formé à l'origine, les assureurs n'en ont pas moins grand intérêt à en être informés ; aussi imposent-ils souvent aux assurés, par une clause de la convention, l'obligation de les en avertir, sous peine de déchéance. — Mais, au point de vue juridique, le manquement à cette obligation ne serait pas une réticence entraînant nullité de l'assurance en vertu de l'art. 348 du Code de commerce ; ce serait une inexcution du contrat donnant lieu à sa résolution conformément à l'article 1184 du Code civil.

665. — Dans le cas particulier où l'assurance serait l'œuvre d'un mandataire de l'assuré, il faudrait, pour

(1) Cassation, 4 avril 1887 (Sirey, 1889, 1, 260 ; Dalloz, 1887, 1, 241).

(2) V. *infra*, n° 721, note.

que le contrat fût valable, qu'il n'y eût réticence ni de la part de l'intermédiaire, ni de la part du véritable assuré ; l'omission ou l'inexactitude commises par le mandataire dans la déclaration des circonstances relatives aux risques serait une cause d'annulation de l'assurance, soit qu'elle provînt de ce que le mandataire n'aurait pas transmis à l'assureur les renseignements à lui donnés par son mandant, soit qu'elle vînt de ce que celui-ci aurait négligé de le renseigner convenablement.

Mais si l'assurance était faite par un gérant d'affaires, ou pour le compte de qui il appartiendra, il ne pourrait y avoir réticence que de la part du gérant, parce que le véritable assuré serait resté étranger à la conclusion du contrat.

666. — II. — *Effets de la réticence de l'assuré.* — C'est la nullité de l'assurance (art. 348 C. de com.).

Cette nullité varie de caractère selon les cas.

Si l'erreur dans laquelle l'assureur a été induit par la réticence de l'assuré a porté sur le *sujet* du risque, c'est-à-dire sur l'identité des choses assurées, il y a en réalité inexistence du contrat, car il n'y a pas eu concours des volontés sur le même objet ; si l'erreur de l'assureur a porté seulement sur l'*étendue* du risque, il y a nullité relative du contrat, car il y a eu concours des volontés, mais celle de l'assureur a été viciée par une erreur due à une sorte de dol de l'assuré.

L'intérêt de la distinction consiste en ce que, dans le premier cas, la nullité peut être invoquée par toute personne intéressée, et ne peut être couverte par aucune ratification ; tandis que, dans le second cas, la nullité ne peut être invoquée que par l'assureur, et peut être couverte par une ratification expresse ou tacite de l'assureur.

667. — Lorsqu'il est établi que l'assuré a commis une réticence qui a influé sur l'opinion de l'assureur

relativement aux risques, le contrat est vicié par cela même, et est annulable alors même qu'en fait les circonstances omises ou inexactement indiquées n'auraient nullement influé sur les risques eux-mêmes (art. 348, alin. 2, C. de com.). — En effet la nullité de l'assurance est fondée ici, non pas sur un changement dans les conditions des risques, mais sur un vice du consentement de l'assureur. Or l'assureur peut toujours prétendre, quel qu'ait été le sort des choses assurées, qu'il n'en aurait pas assumé les risques s'il avait été exactement renseigné sur les conditions où ces risques se présentaient.

668. — Une fois la nullité constatée ou prononcée par le tribunal, la conséquence en est que l'assurance disparaît rétroactivement avec tous ses effets : l'assureur ne doit pas d'indemnité à l'assuré en cas de sinistre, et réciproquement il n'a plus droit à la prime.

Seulement, comme la nullité du contrat provient d'une faute plus ou moins grave de l'assuré, l'assureur peut faire condamner l'assuré à des dommages-intérêts.

Ces dommages-intérêts seront fixés par les tribunaux d'après les circonstances de chaque affaire, et conformément aux règles ordinaires. Il n'y a pas lieu d'appliquer ici, comme on l'a prétendu, le règlement à forfait qui est fait par la loi pour le cas de ristourne des assurances excessives (art. 357-358 C. de com.), car ce règlement est trop exceptionnel pour qu'il soit permis de l'étendre d'un cas à un autre.

CHAPITRE VI

Preuve de l'assurance

669. — D'après un usage aussi ancien que l'assurance elle-même, ce contrat est toujours rédigé par écrit. C'est le moyen de mieux préciser les conventions des parties.

Par la même raison, lorsqu'il est apporté après coup des modifications ou des additions au contrat primitif, elles sont constatées par des écrits supplémentaires.

L'écrit dressé pour constater le contrat d'assurance s'appelle *police* ; les actes modificatifs ou additionnels s'appellent *avenants*.

En matière maritime, l'usage de la rédaction par écrit a été transformé en obligation légale : « le contrat « d'assurance est rédigé par écrit », dit le Code de Commerce (art. 332, alin 1).

C'est la même règle que pour l'affrtement, et elle doit être entendue de la même manière : l'écrit n'est exigé que pour la preuve du contrat, qui existe indépendamment de l'écrit ; la loi maritime a seulement voulu revenir aux principes du Droit civil sur les preuves.

Donc l'aveu ou le serment pourraient servir à compléter la preuve écrite, à la compléter, et même à la combattre ;

le contrat d'assurance maritime pourrait encore être prouvé, à défaut d'une police dressée spécialement à cet effet, par tout autre écrit, tel que la correspondance ou les livres des parties ;

et même, semble-t-il, par témoins ou par présomptions avec un commencement de preuve par écrit, ou en cas de perte de la police ;

mais jamais la preuve testimoniale ne pourrait servir à contredire les énonciations de la police.

670. — Quoi qu'il en soit, la police est la preuve normale du contrat d'assurance.

SECTION I^{ère}

Forme de la police

671. — Les polices peuvent être des actes authentiques ou des actes sous seing privé (art. 332, alin. 4, C. de com.).

Lorsqu'elles sont sous seing privé, elles doivent, en principe, être rédigées en double (art. 1325 C. civil) ; mais la formalité des doubles n'est pas appliquée rigoureusement aux actes de commerce.

Tandis que les polices d'assurances terrestres sont presque toujours sous seing privé, les polices d'assurances maritimes sont le plus souvent des actes authentiques.

Cela tient à ce que les assurances maritimes sont presque toujours conclues par l'intermédiaire des courtiers, qui rédigent ensuite les polices (art. 79 C. de com.) ; or les courtiers d'assurances maritimes sont des officiers

publics, qui donnent le caractère d'authenticité aux actes qu'ils dressent (1).

Au lieu de s'adresser à un courtier, les parties pourraient faire rédiger la police par un notaire (art. 79 C. de com.).

Dans la pratique, les compagnies d'assurances ont des formules imprimées de polices qui indiquent les clauses usuelles, ou *conditions générales*, avec des blancs dans lesquels on inscrit à la main les énonciations spéciales à chaque contrat.

Les polices « ne doivent contenir aucun blanc » (art. 332, alin. 5).

672. — « La même police peut contenir plusieurs « assurances » (art. 333 C. de com.). — Seulement il s'agit alors de savoir si ces assurances sont distinctes, ou si elles forment un tout indivisible (2).

SECTION II

Mentions de la police

673. — Les mentions qui doivent ou qui peuvent se trouver dans les polices sont très nombreuses (art. 332 C. de com.) ; elles sont d'importance différente, et elles peuvent se ramener à huit points : la date du contrat,

(1) D'après un usage constant, les courtiers ne font signer les polices que par les assureurs, point par les assurés. Cet usage est contraire au droit commun, mais la légalité n'en a jamais été contestée : on a toujours considéré que l'assuré, par cela même qu'il s'adressait à un courtier, donnait au courtier pouvoir de signer pour lui. C'est qu'en effet l'assurance est souvent chose urgente pour l'assuré, et il a intérêt à ce que l'assureur soit lié dès qu'il appose sa signature sur la police.

(2) V. *supra*, n° 616.

les parties, les choses assurées, les risques, le temps ou le lieu des risques, la somme assurée, la prime, la compétence en cas de contestation.

674. — 1^o. — La *date* de l'assurance est utile à connaître à un quadruple point de vue : pour apprécier la capacité des parties ; — pour fixer le point de départ de la prescription des actions dérivant de l'assurance (art. 432 C. de com.) ; — pour savoir, en cas de sinistre ou d'heureuse arrivée à destination coïncidant à peu près avec la conclusion du contrat, si les parties ont pu connaître ces événements avant de traiter (art. 365-366) ; — pour savoir, en cas d'assurances cumulatives faites sans fraude, dans quel ordre elles doivent être réduites (art. 359).

Aussi la loi prescrit-elle d'indiquer dans la police, non seulement le jour de la conclusion du contrat, mais même si c'est avant ou après midi qu'il a été fait (art. 332, alin. 2 et 3).

Mais ces indications n'ont rien d'essentiel, et l'absence de date ne suffirait pas pour rendre nulle une police.

675. — 2^o. — Il est indispensable que les *parties* au contrat soient désignées dans la police.

Pour l'assureur, cette indication est suffisamment faite par sa signature même, qui étant celle d'une compagnie d'assurances, et coïncidant avec l'intitulé de l'imprimé, ne peut laisser de doutes sur son identité.

Quant à la personne qui fait assurer, il est nécessaire qu'elle soit désignée dans le corps de la police (1), et pour mieux fixer son identité, il est utile d'indiquer son domicile en même temps que son nom (art. 332, alin. 6).

(1) Cela est nécessaire quand elle ne signe pas la police, ainsi que cela se pratique pour les assurances faites par l'intermédiaire des courtiers (*supra*, n^o 671, note).

Ce n'est pas l'assuré, comme on le dit quelquefois inexactement, qui doit être ainsi désigné dans la police, mais bien la personne qui fait assurer, et qui peut être un commissionnaire, un mandataire, un gérant d'affaires, aussi bien que le véritable assuré.

676. — Le Code de commerce demande même que la police exprime en quelle qualité agit celui qui fait assurer, si c'est « en qualité de propriétaire ou de commissionnaire » (art. 332, alin. 6). Mais cette exigence, ou plutôt ce vœu de la loi, est contraire au droit commun, et est incompatible avec les besoins de la pratique ; souvent en effet, au moment où une assurance est conclue, surtout quand elle a pour objet des marchandises qui sont en cours de voyage par mer, on ne sait pas d'une manière certaine à qui les choses assurées appartiennent, et encore bien moins à qui elles pourront appartenir par la suite ; par conséquent il est difficile de dire pour le compte de qui elles sont assurées.

Aussi, dans la pratique, le vœu de la loi n'est-il guère observé : on se borne souvent, surtout dans les assurances sur facultés, à dire dans la police que la personne qui fait assurer agit pour le compte des intéressés, ou *pour le compte de qui il appartiendra*, ce qui a le grand avantage de ne pas fixer sur la tête d'une personne déterminée une assurance qui peut être appelée à changer de titulaire, parce que les choses assurées changeraient elles-mêmes de propriétaire.

677. — On arrive au même résultat, ou à peu près, en indiquant que l'assurance est faite au profit du porteur de la police ; en effet, grâce à la clause au porteur, l'assurance peut être transmise par la seule remise de la police de la main à la main.

Lors même que la police indiquerait nominativement l'assuré, la transmission de l'assurance pourrait

encore être facilitée par l'addition à la désignation de l'assuré, d'une clause à ordre ; car, en vertu de cette clause, un endossement de la police suffirait pour céder le bénéfice de l'assurance.

678. — 3^o. — Il est indispensable que la police indique les *chooses* qui sont *assurées*, et dont la perte ou la détérioration donnerait lieu à indemnité ; il est utile qu'elle les désigne d'une manière aussi précise que possible, pour éviter des contestations.

Dans les assurances sur corps, on indique le navire assuré par son nom, par son espèce et par son tonnage ; souvent aussi, pour mieux fixer l'identité du navire, on mentionne le nom du capitaine (art. 332, alin. 7 et 8).

Dans les assurances sur facultés, on désigne, si possible, les marchandises assurées par leur nature, leur espèce, leur quantité, et les marques qu'elles portent (art. 332, alin. 13).

679. — Mais, pour les marchandises, cela n'est pas toujours possible, car il arrive quelquefois qu'on fait assurer une cargaison à un moment où on n'en connaît pas encore exactement la nature, comme quand un commerçant fait assurer une cargaison dont on lui a annoncé l'envoi sans lui dire en quoi elle consistait.

En pareil cas on spécifie la chose assurée comme on le peut, et cela peut se faire de plusieurs manières : si on connaît le navire sur lequel la cargaison voyage ou voyagera, on indique que l'assurance est faite pour les marchandises chargées sur tel navire, en quoi qu'elles puissent consister ;

Si on ne connaît même pas le navire sur lequel les marchandises sont ou seront transportées, on se borne à indiquer le destinataire, ou même seulement l'expéditeur des marchandises (art. 337 C. de com.), et alors on dit qu'il y a assurance sur navire indéterminé, ou *in quovis*.

679 bis. — Les facilités qu'offre cette dernière forme d'assurance font qu'elle est très usitée dans tous les pays maritimes. En pratique, l'assurance *in quovis* se présente elle-même sous deux aspects et dans deux hypothèses différentes.

Tantôt elle est faite spécialement pour un transport déterminé, et en vue d'une expédition unique.

Tantôt elle est faite d'une manière générale et indéterminée pour toutes les marchandises qu'une personne recevra, ou qu'elle expédiera par mer pendant une certaine période, par exemple pendant un an. C'est alors une sorte d'abonnement conclu entre l'assuré et l'assureur ; aussi dit-on qu'il y a *police d'abonnement* ou *police flottante*. Cela donne aux assurances un caractère très particulier qui a été exposé précédemment (1).

680. — En outre de la désignation plus ou moins précise des choses assurées, il est bon, toutes les fois qu'on le peut, et il est d'usage d'insérer dans la police deux sortes de mentions qui serviront à compléter cette désignation.

En premier lieu, il est utile d'indiquer toutes les circonstances relatives aux choses assurées qui sont de nature à exercer une certaine influence sur les risques. Cela permet à l'assureur de mieux apprécier la responsabilité qu'il assume, et cela pourra prévenir des contestations à la fois très graves et très délicates sur le point de savoir s'il n'y a pas eu réticence de l'assuré, ou changement dans les conditions des risques, ce qui donnerait lieu à la ristourne de l'assurance.

Par exemple, il y a lieu d'indiquer le nom du capitaine, car les qualités personnelles du capitaine ont une grande influence sur les risques ; seulement il est d'usage d'ajouter à la désignation du capitaine, « ou tout autre

(1) V. *supra*, n° 591.

« pour lui », afin d'éviter qu'en cas de changement de capitaine, l'assureur ne prétende que l'assurance est ristournée par suite d'une modification grave dans les conditions des risques.

Les indications de ce genre sont très utiles, mais elles ne sont pas toujours possibles, et par conséquent n'ont rien d'indispensable.

681. — En second lieu, il est utile d'indiquer dans la police l'évaluation des choses assurées (art. 332 alin. 13). Cette indication a l'avantage de dispenser l'assuré, en cas de sinistre, de faire la preuve, quelquefois malaisée, de la valeur des choses mises en risque.

Mais cette indication n'est pas toujours possible et elle n'a rien d'indispensable, car la loi donne elle-même le moyen d'y suppléer (art. 339). Aussi ne se trouve-t-elle pas dans toutes les polices ; et de là la distinction entre les polices *évaluées* et les polices *ouvertes*.

682. — Du reste l'évaluation portée dans la police ne lie que l'assuré ; elle le lie en ce sens qu'elle impose une limite à ses demandes d'indemnité en cas de sinistre, l'assuré ne pouvant jamais soutenir que l'évaluation portée dans la police d'après ses déclarations est insuffisante. Mais elle ne lie pas l'assureur, qui a toujours la faculté de faire rectifier l'évaluation donnée dans la police aux choses assurées ; seulement alors les rôles sont renversés : la police évaluée forme titre pour l'assuré, et c'est à l'assureur qui proteste contre l'évaluation, de prouver la véritable valeur des choses assurées (art. 336 C. de com.) (1).

(1) La rectification de l'évaluation est possible, non seulement dans le cas où l'exagération est le résultat d'une fraude, mais aussi quand elle est le résultat d'une simple erreur ; la seule différence est qu'en cas de fraude démontrée, l'assureur pourrait demander la nullité de l'assurance (art. 357-358 C. de com.).

L'assureur peut ainsi revenir sur l'évaluation des choses assurées nonobstant toute clause contraire de la police, par exemple malgré les clauses *valeur agréée*, *valeur convenue*, *vaille ou non vaille*, etc. En effet toute clause, si formelle qu'elle fût, qui tendrait à porter l'assurance à un chiffre supérieur à la véritable valeur des choses assurées, serait non aventure comme contraire à la nature du contrat d'assurance et à l'ordre public.

Seulement, en fait, les assureurs ne réclament pas contre les évaluations majorées, quand l'exagération est minime.

683. — 4^o. — Il est nécessaire que la police détermine la catégorie de *risques* que l'assurance a pour but de couvrir. Par exemple, les polices d'assurance maritime indiquent que ce sont les risques de mer que l'assureur prend à sa charge.

En outre il est utile de préciser de quelle cause les risques doivent provenir pour être couverts par l'assurance, si ce sont tous les risques, ou certains d'entre eux. — A défaut de clause expresse sur ce point, il serait réglementé, en matière maritime, par les dispositions un peu vieillies du Code de commerce.

684. — 5^o. — Il est indispensable que la police indique la *durée* de l'assurance, soit d'une manière directe en déterminant le *temps des risques*, soit d'une manière indirecte en déterminant le *lieu des risques*.

Dans les assurances à temps, la police indique la période pendant laquelle les risques seront à la charge de l'assureur (art. 332, alin. 14).

Dans les assurances au voyage, la police indique le port de départ et le port de destination, soit du navire, soit des marchandises ; quelquefois aussi elle spécifie la route que le navire doit suivre, et elle indique s'il pourra faire échelle, ou dérouter, ou rétrograder (art. 332, alin. 9-12).

685. — 6^o. — Il est naturel d'indiquer dans la police la *somme assurée*, c'est-à-dire le chiffre maximum de l'indemnité que l'assureur devrait payer à l'assuré en cas de sinistre. Cette énonciation détermine l'étendue de l'obligation de l'assureur ; et elle ne fait pas double emploi avec l'évaluation des choses assurées, quand cette évaluation est portée dans la police, car les choses assurées ne le sont pas toujours pour toute leur valeur.

Mais l'énonciation de la somme assurée n'a rien d'indispensable ; à son défaut, on prend tout naturellement pour somme assurée la valeur des choses assurées, car du moment où l'assureur n'a pas fait de réserves, on doit supposer qu'il a entendu couvrir intégralement cette valeur. Si donc la police contient l'évaluation des choses assurées, cette évaluation tient lieu de somme assurée ; dans le cas contraire, on prend pour telle la valeur estimative des choses assurées, valeur dont l'assuré aurait à faire la preuve en cas de sinistre.

686. — D'une manière comme de l'autre, l'assurance sera limitée, car, ainsi que le disent les polices, « la somme assurée est la limite des engagements de l'assureur, qui ne peut jamais être tenu de payer au delà ».

Il n'en serait autrement que s'il avait été stipulé que l'assureur indemniserait l'assuré des pertes quelconques que celui-ci pourrait subir par suite d'un sinistre arrivé aux choses assurées ; mais ces assurances illimitées sont inconnues dans la pratique moderne.

687. — 7^o. — Il est naturel aussi d'indiquer dans la police le montant de la *prime* que l'assuré doit payer à l'assureur comme prix de l'assurance.

Mais cela n'est pas indispensable, car, à défaut d'indication expresse, les parties seraient considérées comme ayant suivi le cours de la place où elles ont conclu l'assurance.

Du reste, en fait, le montant de la prime est toujours fixé par la police.

688. — 8°. — Souvent les polices, prévoyant le cas où un litige s'élèverait entre les parties, règlent la *compétence* par une clause spéciale.

Dans les assurances maritimes, le Code de commerce autorise les parties à convenir de soumettre leurs contestations à des arbitres (art. 332, alin, avant-dernier). C'est un vestige de la faveur avec laquelle l'arbitrage était vu autrefois, et une dérogation au droit commun moderne, qui prohibe partout ailleurs la *clause compromissoire* (art. 1006 C. de procédure) ; mais, même dans les assurances maritimes, cette clause n'est plus guère usitée.

Plus fréquemment les polices d'assurances maritimes attribuent compétence au tribunal du lieu de la conclusion du contrat, du moins quand ce lieu est le siège de la compagnie d'assurances ; il est vrai que cette clause a été prohibée dans les assurances terrestres par une loi du 2 janvier 1902 ; mais cette loi, d'après son texte même, est étrangère aux assurances maritimes.

CHAPITRE VII

Obligations de l'assuré

689. — L'assuré est tenu de deux obligations ; il doit : 1^o payer la prime ; 2^o prendre soin des choses assurées, et donner certaines informations à l'assureur.

SECTION I^{ère}

Paiement de la prime

690. — L'assuré doit payer à l'assureur le prix de l'assurance, ou *prime*, qui est la récompense (*præmium*) du service rendu à l'assuré par l'assureur en déchargeant l'assuré des risques.

La prime consiste très habituellement en argent. Cependant il y a des cas où elle consiste en un sacrifice pécuniaire fait dans un autre contrat, sans que ce sacrifice soit expressément indiqué. Par exemple, il arrive quelquefois que, dans les contrats d'affrément-louage, notamment dans ceux faits par l'Etat, l'affréteur prenne à sa charge les risques, ou certains risques tels que les risques de guerre, du navire, en échange d'une réduction du fret ; l'affréteur se rend alors assureur du navire, et la prime est *implicite*.

691. — I. — Le montant de la prime est fixé librement par les parties.

Lorsque la prime consiste en argent, le montant peut en être fixé d'une manière directe à une somme de... ; mais souvent il est déterminé par relation à la somme assurée, étant de tant pour cent de la somme assurée ou de l'évaluation des choses assurées.

Qu'il s'agisse d'une somme de... ou d'un tant pour cent, la prime peut, à un autre point de vue, être stipulée de deux façons : soit d'une manière ferme, la somme ou le tantième étant dûs une fois pour toutes ; soit proportionnellement à la durée de l'assurance, la somme ou le tantième devant être payés périodiquement, par exemple annuellement, par l'assuré.

692. — La prime est corrélative aux risques : le taux de la prime est d'autant plus élevé que les risques courus par les choses assurées sont plus grands. La connaissance aussi exacte que possible de ces risques est donc d'une extrême importance pour les assureurs ; mais c'est aussi une des plus grandes difficultés de leur profession, car l'étendue des risques dépend elle-même d'une foule de circonstances très variables et difficiles à apprécier. Parmi ces circonstances, celles qui tiennent à l'état matériel des navires ont un intérêt capital pour les assureurs maritimes ; mais ceux-ci ont un moyen très simple de les connaître exactement et presque instantanément : c'est de consulter les *répertoires* ou *registres de classification* des navires, qui sont tenus et publiés par de grands établissements tels que le *Lloyd* anglais et le *Bureau Veritas* de Paris, et dans lesquels on trouve résumés sous forme de *cotes* les renseignements les plus précis sur les navires de commerce de tous les pays du monde.

693. — Une fois fixé par la convention, le montant de la prime est, en principe, et demeure invariable : l'une des parties ne pourra pas demander que la prime soit augmentée ou diminuée, alors même que les risques

augmenteraient ou diminueraient sensiblement au cours de l'assurance. C'est par application de cette idée que l'assureur a droit à l'intégralité de la prime bien que le voyage soit raccourci (art. 364 C. de com.).

Mais la convention peut en décider autrement ; c'est ainsi que les assureurs stipulent quelquefois une *surprime*, c'est-à-dire une prime supplémentaire, en prévision de certaines augmentations de risques, par exemple pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage, ou encore en cas de survenance d'une guerre (art. 343 C. de com.).

694. — La règle de l'invariabilité de la prime reçoit exception dans un cas particulier d'assurance maritime sur facultés ; c'est le cas où un chargeur a fait assurer à la fois une cargaison d'aller et une cargaison de retour moyennant une prime unique (prime liée), et où le navire, après avoir porté à destination la cargaison d'aller, reviendrait sans chargement ou avec un chargement incomplet. Il y a alors une diminution évidente des risques, et comme cette diminution est facilement appréciable, la loi a jugé bon d'en tenir compte : sauf convention contraire, elle a accordé au chargeur une réduction de la prime consistant en un tiers de la prime correspondant à la quantité de marchandises qui manque au retour (art. 356 C. de com.). — Par exemple, si la prime est de 6.000 francs pour l'aller et le retour, et qu'il n'y ait qu'un demi-chargement de retour, la prime sera réduite de 1.000 francs (le tiers de 3.000).

Mais dans les assurances sur corps faites pour l'aller et le retour, quand même le navire, une fois arrivé à destination, ne reviendrait pas, la prime resterait entière, conformément à la règle.

695. — Outre la prime, les frais du contrat, et notamment le coût de la police, sont à la charge de l'assuré (argument de l'art. 1593 C. civil).

696. — II. — La manière dont la prime doit être payée et l'époque du paiement sont réglés par la convention des parties : la prime peut être payable immédiatement après la conclusion du contrat, et même comme condition de cette conclusion, ou à terme ; en une seule fois, ou par fractions échelonnées, par exemple par annuités.

Dans le Droit coutumier, la prime devait être payée en une seule fois, lors de la signature de la police ; il en est resté l'usage de faire payer les primes d'avance, même quand elles sont fractionnées.

697. — Toutes les fois que la prime n'est pas payable en une seule fois dès le début, il peut arriver qu'un sinistre se produise à une époque où elle serait encore due en ou tout en partie ; y aurait-il alors compensation jusqu'à due concurrence entre la prime due par l'assuré et l'indemnité due par l'assureur ? — La compensation légale ne se produirait pas immédiatement, parce que l'une des deux dettes, celle d'indemnité, n'est pas liquide ; elle ne pourrait se produire que le jour où l'indemnité aurait été déterminée, et jusqu'à ce moment il y aurait lieu seulement à la compensation conventionnelle, qui d'ailleurs est souvent organisée à l'avance par les polices. C'est pour permettre cette compensation, qu'on stipule quelquefois que la prime ne sera payable qu'après la cessation des risques.

698. — La prime doit être payée par l'assuré. Et si l'assurance avait été cédée par l'assuré originaire à un autre intéressé, l'assuré originaire n'en resterait pas moins tenu de payer la prime, car la cession de ses droits n'a pas pu le dégager de ses obligations envers l'assureur.

Toutefois si un sinistre se produisait avant le paiement complet de la prime, et que le cessionnaire de l'assurance réclamât indemnité à l'assureur, celui-ci

pourrait lui opposer en compensation la dette de la prime de la même manière qu'il aurait pu l'opposer à l'assuré originaire ; en effet, en agissant en indemnité, le cessionnaire se substitue à l'assuré originaire vis-à-vis de l'assureur, donc il assume ses obligations ; d'ailleurs il ne serait pas admissible qu'il invoquât les avantages du contrat sans en accepter les charges.

699. — Lorsque l'assurance a été conclue par un mandataire ou commissionnaire, celui-ci doit être considéré et a toujours été considéré comme personnellement obligé à payer la prime, même dans le cas où il aurait indiqué le nom du véritable assuré. En effet c'est à lui que l'assureur a fait crédit, c'est de lui qu'il a suivi la foi en traitant avec lui, même pour le compte d'un autre.

Il n'en serait autrement que s'il résultait des circonstances que le mandataire a entendu ne pas s'obliger personnellement, par exemple si c'était un courtier d'assurances.

Toutefois, ici encore, si un sinistre se produisait avant que la prime n'eût été complètement payée par le commissionnaire, et si le véritable assuré réclamait directement indemnité à l'assureur, celui-ci serait admis à lui opposer en compensation la dette de la prime dans les conditions où il aurait pu l'opposer au commissionnaire, parce que le contrat ne doit pas être divisé.

700. — Le paiement de la prime est garanti à l'assureur sur corps par un privilège sur le navire assuré (art. 191, 10^o C. de com.), privilège qui sera étudié avec les autres priviléges maritimes.

L'opinion générale accorde, par identité de motifs, à l'assureur sur facultés un privilège semblable sur les marchandises par lui assurées. Si désirable que soit

cette solution, elle n'est guère conciliable avec la règle fondamentale qu'il n'y a pas de priviléges sans texte.

701. — Dans tous les cas, le défaut de paiement régulier de la prime autoriserait l'assureur à demander au tribunal la résolution du contrat (art. 1184 C. civil). Et même les assureurs ont souvent soin de stipuler le droit de résilier eux-mêmes l'assurance après une simple sommation restée infructueuse, faite à l'assuré, de payer la prime échue.

SECTION II

Soins aux choses assurées ; avis à l'assureur

702. — Par la nature même du contrat d'assurance, l'assuré est tenu à certaines précautions qui lui sont dictées par la loyauté ; s'étant déchargé des risques sur l'assureur, il doit faire pour l'assureur ce qu'en l'absence d'assurance il ferait pour lui, ou ce qu'il aimerait à ce que d'autres fissent pour lui : veiller sur les choses assurées, en prendre soin, et avertir l'assureur des faits présentant une certaine gravité par rapport à ces choses.

Mais cette double obligation de l'assuré accuse un relief très différent selon qu'un sinistre s'est ou non produit.

703. — I. — En l'absence de sinistre, les obligations de l'assuré s'aperçoivent d'autant moins nettement que le Code de commerce ne les signale pas ; mais elles résultent des principes, et souvent aussi des conventions.

Dans la mesure où il le peut, l'assuré doit veiller sur les choses assurées et les défendre contre les risques ; car, si elles subissaient un sinistre par suite de son incurie, il serait exposé à ce que l'assureur refusât de

prendre ce sinistre à sa charge comme venant d'une faute personnelle et grave de l'assuré.

D'autre part, il est très utile pour les assureurs de connaître les modifications qui surviendraient dans les conditions des risques ; aussi stipulent-ils souvent que les assurés devront les en aviser ; c'est ainsi que, dans les assurances flottantes, il est généralement convenu que les assurés devront faire des déclarations d'aliment au fur et à mesure des chargements expédiés pour leur compte (1).

704. — Quand l'assuré s'est ainsi engagé à donner certains renseignements à l'assureur au cours de l'assurance, il s'exposerait, en ne le faisant pas, à des dommages-intérêts, sinon même à la résiliation de l'assurance.

705. — II. — Lorsqu'un accident est arrivé aux choses assurées, les obligations de l'assuré se précisent ; c'est alors surtout qu'il doit agir comme s'il n'était pas assuré et que le dommage dût rester à sa charge.

Avant tout, il doit faire tout ce qui dépend de lui pour restreindre l'importance du sinistre, en en arrêtant le développement, et même en en atténuant autant que possible les conséquences. — Beaucoup de lois étrangères posent à cet égard une règle générale. Notre Code de commerce, sans formuler le principe, le consacre par des applications : il prescrit aux assurés de travailler au sauvetage en cas de naufrage (art. 381), de faire toutes diligences pour obtenir main-levée d'un arrêt des choses assurées (art. 388), de chercher un autre navire en cas d'innavigabilité du navire assuré (art. 391), de racheter les effets capturés (art. 395).

Par application encore de la même idée, l'assuré doit faire le nécessaire pour conserver les droits de

(1) V. *supra*, n° 592 bis.

recours qui pourraient lui appartenir contre des tiers à raison du sinistre qu'il a éprouvé ; il doit les conserver, afin que l'assureur, après l'avoir indemnisé, puisse se retourner contre ces tiers par voie de subrogation, et se faire à son tour dédommager par eux en tout ou en partie.

Mais l'assuré n'est tenu de prendre ainsi que des mesures conservatoires ; il n'est pas obligé de faire faire aux choses assurées des travaux de réfection, ni d'intenter contre les tiers responsables de véritables instances judiciaires. Cela pourrait le mener trop loin, et peut-être ne le ferait-il pas s'il n'était pas assuré.

706. — Le devoir qui incombe ainsi à l'assuré n'est nullement incompatible avec le droit, pour l'assureur, d'agir de son côté dans le même but (exemple, art. 388 C. de com.) ; en effet l'intérêt très grand et très évident qu'a l'assureur à payer une indemnité moins considérable, lui donne le droit d'intervenir, soit de concert avec l'assuré, soit séparément, pour restreindre, si possible, l'importance du dommage qu'il devra réparer.

Du reste, pour prévenir toute difficulté sur ce point, les polices d'assurance réservent souvent cette faculté pour les assureurs.

707. — Indépendamment des mesures conservatoires qu'il doit prendre et concurremment à ces mesures, l'assuré doit informer sans retard l'assureur de l'accident arrivé aux choses assurées, et de ce qu'il a déjà fait pour en atténuer les conséquences (art. 374 C. de com.). Cet avis met l'assureur à même de se prémunir, de son côté, contre les conséquences du sinistre, et de prendre à son tour des mesures conservatoires.

C'est ainsi notamment que l'assuré doit aviser l'assureur de l'arrêt du navire par une puissance, de la déclaration d'innavigabilité du navire, de la capture et du rachat des objets assurés (art. 387, 390, 395 C. de com.).

Mais quelles sont exactement les nouvelles que l'assuré doit ainsi communiquer à l'assureur ? Est-ce non seulement les avis qui lui annoncent de véritables accidents, mais même ceux qui lui donnent de simples inquiétudes ? — Non seulement les renseignements positifs, mais aussi les renseignements vagues et peu vraisemblables ? — Non seulement les nouvelles qui lui sont directement parvenues par sa correspondance particulière, mais aussi celles qui sont annoncées à tout le monde par les journaux ?

La question ne comporte pas de réponse absolue ; mais l'assuré agira prudemment en transmettant à l'assureur toutes les nouvelles indistinctement qui peuvent l'intéresser, — sauf, bien entendu, celles qu'il tiendrait de l'assureur lui-même.

708. — Aucune forme spéciale n'est prescrite par la loi pour l'avis que l'assuré doit donner à l'assureur : une simple lettre, un télégramme suffiraient ; toutefois il semble résulter du langage de la loi, qui parle toujours de « signification », de « notification », qu'un avis verbal serait insuffisant.

709. — Les nouvelles doivent être transmises par l'assuré à l'assureur dans les trois jours de leur réception (art. 387 et 390 C. de com.). Ce qu'il faut entendre tout naturellement en ce sens qu'elles doivent être *envoyées* par l'assuré dans les trois jours ; peu importe le temps qu'elles mettront ensuite à parvenir chez l'assureur, car cela ne dépend pas de l'assuré.

710. — Le défaut d'accomplissement par l'assuré de l'une ou de l'autre des deux obligations dont il est tenu en cas de sinistre, pourrait donner lieu à la résolution du contrat par le tribunal conformément à l'art. 1184 du Code civil ; ou même à une résolution de plein droit, si l'assureur l'avait stipulé.

Mais, en l'absence d'une telle clause, les tribunaux décident généralement qu'il n'y a pas là une faute assez grave pour motiver la résiliation de l'assurance ; ils se bornent à allouer à l'assureur des dommages-intérêts représentant le préjudice à lui causé par la négligence de l'assuré, et qui se compensent jusqu'à due concurrence avec l'indemnité réclamée par l'assuré. En définitive, l'assureur pourra laisser à la charge de l'assuré la partie des pertes subies par ce dernier qui aurait pu être évitée au moyen de mesures prises par l'assuré, s'il avait été soigneux, ou par l'assureur, s'il avait été averti en temps utile.

CHAPITRE VIII

Obligations de l'assureur

711. — L'assureur a une obligation essentielle, qui n'est d'ailleurs que conditionnelle, celle de payer à l'assuré, en cas de sinistre, une indemnité en argent correspondant aux pertes pécuniaires éprouvées par l'assuré.

SECTION I^{ere}

Sinistres donnant lieu à indemnité

712. — I. — Pour que l'assureur soit tenu d'indemniser l'assuré, il ne suffit pas que l'assuré ait subi un accident quelconque ; il faut que cet accident constitue un sinistre en soi, et aussi par rapport aux conventions intervenues entre les parties.

Pour cela il faut que l'accident ait un caractère anormal, — qu'il présente une certaine gravité, — qu'il se soit produit sous l'empire de l'assurance, — et qu'il provienne d'une cause de risques couverte par l'assurance.

713. — A. — *Caractère du sinistre.* — L'assurance ayant pour but de réparer les pertes pécuniaires subies par l'assuré, il faut que l'assuré ait éprouvé une telle perte pour qu'il y ait lieu à indemnité.

Il n'est pas nécessaire d'ailleurs qu'il s'agisse de dommages matériels subis directement par les choses assurées ; car des dépenses faites pour les choses assurées, ou même à l'occasion de ces choses, peuvent porter à la fortune de l'assuré une atteinte aussi sensible que des dommages matériels et directs. — En d'autres termes, entre assurés et assureurs, comme entre armateurs et chargeurs, à côté des *avaries-dommages* il y a les *avaries-frais* (1).

Mais dans tous les cas, il faut qu'il s'agisse de dommages ou de frais extraordinaires, car les inconvénients naturels, les charges ordinaires de la jouissance d'une chose, par exemple l'usure du navire, ou les frais ordinaires de la navigation, ne sont pas des dommages, des avaries (2), et l'assureur n'a pas à en répondre, — à moins pourtant qu'ils ne soient la conséquence directe d'un accident subi par les choses assurées, parce qu'alors ils prendraient un caractère anormal.

714. — Etant tenu de toutes les avaries, l'assureur doit indemnité à l'assuré : 1^o en cas d'*avaries-dommages* ; 2^o en cas d'*avaries-frais* ; 3^o en cas d'*avaries communes* ; peut-être aussi 4^o en cas de recours des tiers ; et c'est ce qu'il faut préciser.

715. — 1^o. — *Avaries-dommages.* — C'est le cas d'indemnité de beaucoup le plus fréquent, en matière maritime comme en matière terrestre.

Le dommage matériel subi par les choses assurées peut consister lui-même en une *perte totale*, — en une *perte partielle*, — en une *détérioration*, — ou en une *mévente*, c'est-à-dire dans une vente à vil prix provoquée par un accident, par exemple par l'innavigabilité du navire.

(1) et (2) V. *supra*, n^os 465 et 466.

716. — 2^o. — *Avaries-frais.* — Assez rare en matière terrestre, ce cas est au contraire fréquent en matière maritime.

Ainsi toutes les dépenses supplémentaires résultant d'une relâche forcée doivent être remboursées par les assureurs, soit par les assureurs sur corps, soit par les assureurs sur facultés, selon que ces dépenses incombent à l'armateur ou aux chargeurs; — et cela lors même que, ni le navire, ni la cargaison n'auraient été endommagés.

Il en serait de même, à plus forte raison, des dépenses faites pendant la réparation d'avaries subies par le navire, et dont les assureurs seraient responsables.

De même si les marchandises de la cargaison ont été soustraites aux conséquences d'un naufrage ou d'un échouement grâce à un sauvetage, les assureurs sur facultés doivent indemniser les chargeurs des frais de sauvetage (art. 381, alin. 2, C. de com.).

De même encore si, à la suite de l'innavigabilité du navire, les marchandises ont été transbordées sur un autre navire que le capitaine a loué pour remplacer le sien, les assureurs sur facultés doivent rembourser aux chargeurs les frais de transbordement et l'excédent du second fret sur le fret originaire (art. 393 C. de com.).

Il faut ajouter dans cet ordre d'idées, que les frais de constatation des avaries matérielles constituent eux-mêmes des avaries-frais qui sont à la charge des assureurs.

717. — 3^o. — *Avaries communes.* — Le cas d'avaries communes, inconnu en matière d'assurances terrestres, est fréquent en matière maritime. Si, dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, le capitaine a fait un sacrifice volontaire aux dépens de l'un ou de l'autre, ceux des intéressés dont les biens ont été sauvés

ont droit à une indemnité à raison de leur contribution à l'avarie commune, de la même manière que celui dont les biens ont été sacrifiés a droit à une indemnité pour la perte ou la détérioration de ses biens ; en effet la contribution à laquelle les premiers sont soumis est pour eux l'équivalent de la perte matérielle subie par l'autre, et que l'initiative du capitaine leur a épargnée.

718. — 4^o — *Recours de tiers.* — En matière maritime comme en matière terrestre, il arrive souvent qu'un sinistre survenu aux choses assurées s'étend à des biens appartenant à des tiers, et que ceux-ci exercent de ce chef contre les assurés des recours, c'est-à-dire des actions en dommages-intérêts.

Ces recours de tiers peuvent incontestablement donner lieu à une indemnité d'assurance ; le tout est de savoir dans quel cas exactement ils y donnent lieu.

Il en est ainsi certainement lorsque les recours des tiers sont visés par une clause expresse du contrat d'assurance, et comportent une prime spéciale ; car alors ils sont, au fond, l'objet d'une assurance distincte et complémentaire. C'est ce qui se produit, dans les assurances contre l'incendie, pour les recours des voisins, et pour les risques locatifs (recours du propriétaire contre les locataires, ou réciproquement) ; et il en est quelquefois de même, dans les assurances maritimes sur corps, pour les recours de tiers à raison d'abordage.

En l'absence d'une telle clause, la règle est non moins certainement que l'assureur ne répond pas des recours de tiers, tellement ces recours sont distincts des avaries proprement dites. — Cependant en matière maritime, la jurisprudence n'a guère cessé de décider que, du moment où l'assureur d'un navire a pris à sa charge la baraterie de patron, il est responsable des recours de tiers auxquels peuvent donner lieu les fautes

commises par le capitaine ou l'équipage. Et les arrêts ont appuyé cette solution sur un raisonnement qui semble la négation même de la règle : les assureurs, disent-ils, sont responsables de toutes les avaries indistinctement, aussi bien des avaries-frais et des avaries communes que des avaries-dommages ; or les recours de tiers ressemblent singulièrement aux avaries-frais et aux avaries communes. — On a répondu avec raison, en doctrine, qu'au contraire les recours de tiers se différencient nettement des avaries-frais et des avaries communes, par ceci qu'ils sont subis par les assurés seulement à l'occasion des choses assurées, et nullement *dans l'intérêt* de ces choses, comme le sont les avaries-frais et les avaries communes. — D'où la majorité des auteurs a conclu en sens contraire que, à défaut d'une clause formelle, les assureurs maritimes, pas plus que les assureurs terrestres, n'ont à indemniser les assurés des recours des tiers.

Mais, à leur tour, les auteurs ont exagéré ; ils paraissent avoir oublié qu'une convention tacite vaut une convention expresse. Or, par la clause de baraterie, les assureurs prennent à leur charge tous les inconvénients résultant pour les assurés des fautes des marins, sans distinguer entre les pertes directes et les pertes indirectes ; cela comprend les recours des tiers qui ont eu à souffrir d'une baraterie. Il faut donc maintenir, avec la jurisprudence, mais pour un motif différent, que l'assureur, par cela seul qu'il a pris à sa charge les risques de baraterie, doit indemniser l'assuré des recours de tiers provoqués par des faits du capitaine ou des gens de l'équipage.

719. — B. — *Gravité du sinistre.* — Pour que l'assureur doive indemniser l'assuré, il faut que les avaries subies par celui-ci aient une certaine importance, car l'assurance n'est destinée qu'à réparer des pertes pécu-

niaires ; et si l'assuré avait eu plus de peur que de mal, il ne serait pas fondé à réclamer une indemnité.

Cette notion s'est précisée dans les assurances maritimes, grâce à l'usage de tarifer l'importance que doivent présenter les sinistres maritimes pour donner lieu à indemnité ; cette tarification a dégénéré à son tour en restrictions, appelées *franchises*, apportées à la responsabilité des assureurs, et ces franchises sont elles-mêmes de deux espèces.

720. — *a.* — Les franchises ordinaires consistent en ce que l'assureur n'est tenu de réparer les avaries qu'autant qu'elles dépassent une certaine somme, ordinairement un tant pour cent de la somme assurée. Le Code de commerce avait fixé ces franchises à 1 % pour toutes les avaries et dans toutes les assurances maritimes indistinctement (art. 408) ; mais cette disposition est tombée en désuétude, et les polices organisent les franchises de manière différente dans les assurances sur corps et dans les assurances sur facultés.

Dans les assurances sur corps, les franchises ont conservé leur caractère originaire : elles ont pour but unique d'éviter aux assureurs d'être harcelés de réclamations trop minimes, et qui seraient continues parce qu'il n'est pour ainsi dire pas de traversée maritime qui n'occasionne quelque avarie. Aussi dans les assurances sur corps, les franchises s'appliquent-elles à toutes les espèces d'avaries, y compris même les recours de tiers ; ordinairement elles sont de 1 % sur les avaries communes et sur les recours de tiers, et de 2 à 5 %, selon l'âge du navire, sur les avaries-dommages et sur les avaries-frais.

Dans les assurances sur facultés, les franchises ont subi une transformation : elles ont maintenant pour but, bien moins d'éviter aux assureurs des réclamations insignifiantes, que de simplifier le calcul des primes

d'assurance ; voici comment. Le taux des primes dépend de toutes les circonstances qui influent sur les risques, telles que la nature, la qualité, la situation, la destination des choses assurées, etc.; or, de tous ces éléments d'appréciation, le plus variable et le moins facile à évaluer, c'est la nature et qualité des marchandises assurées. Pour simplifier, on a pris l'habitude, en matière maritime, d'en faire abstraction pour le calcul de la prime, laquelle est fixée seulement d'après les autres éléments des risques, comme si toutes les marchandises possibles étaient également susceptibles d'avaries ; mais on tient compte de la nature et de la qualité des marchandises assurées dans la fixation de l'indemnité, en accordant à l'assureur, pour les marchandises particulièrement susceptibles, des franchises dont l'importance varie avec la susceptibilité plus ou moins grande de ces marchandises.

Par cela même, dans les assurances sur facultés, les franchises ne s'appliquent ordinairement qu'aux avaries-dommages ; elles ne portent ni sur les avaries-frais, ni sur les avaries communes, parce que ces deux sortes d'avaries sont indépendantes de la nature des objets assurés ; et pour les avaries-dommages, le taux des franchises varie, dans la pratique, entre 3 et 15 %, selon la nature des marchandises (1).

(1) Tout en se justifiant très bien, dans les assurances sur facultés, par la simplification qu'elles apportent dans le calcul des primes, les franchises pourraient avoir, dans ces assurances, un grave inconvénient pour les assurés. En effet, lorsque la valeur des marchandises assurées est grande, la franchise stipulée par l'assureur pourrait laisser l'assuré à découvert, en cas de sinistre, pour une somme considérable. Par exemple si une cargaison valant 200.000 francs était assurée pour toute sa valeur, avec une franchise de 5 %, et qu'elle subit des détériorations montant à 10.000 francs, l'assuré n'aurait droit à

720 bis. — Soit sans les assurances sur corps, soit dans les assurances sur facultés, les franchises ordinaires ont donné lieu à une question : ont-elles pour unique effet d'exclure toute indemnité, lorsque le préjudice causé à l'assuré par le sinistre ne dépasse pas le taux fixé, — ou bien ont-elles aussi pour effet, dans le cas contraire, de réduire du taux de la franchise l'indemnité à laquelle l'assuré a droit ?

Par exemple, un navire ou des marchandises valant 100.000 francs ont été assurés pour cette somme, mais avec une franchise de 5 %, et un sinistre se produit ; il est certain que l'assureur ne devra aucune indemnité à l'assuré si les avaries ne dépassent pas 5.000 francs ; mais si les avaries montent à 15.000 francs, l'assureur devra-t-il à l'assuré une indemnité de 15.000 francs, ou seulement une indemnité de 10.000 francs (15.000 moins la franchise de 5.000) ?

Dans la plupart des pays maritimes, on refuse ce second effet aux franchises.

Mais en France, l'usage attribue aux franchises le double effet d'exclure les petites réclamations et de

aucune indemnité, le préjudice n'étant pas de plus de 5 % de la valeur des choses assurées.

Pour éviter ce résultat trop rigoureux, on combine ordinairement, dans les assurances sur facultés, les franchises avec la *division des marchandises en séries*. On entend par là qu'au lieu d'assurer toute la cargaison en bloc, on la divise par la police en plusieurs lots distincts, dont chacun est considéré, au point de vue spécial des franchises, comme assuré séparément ; et alors le découvert auquel l'assuré reste exposé, est très diminué. Dans l'exemple ci-dessus, si la cargaison de 200.000 francs, assurée avec une franchise de 5 %, a été divisée en 20 séries de 10.000 francs chacune, une avarie matérielle dépassant 500 francs suffirait, du moment où elle porterait sur des marchandises appartenant toutes à la même série, pour que l'assuré eût droit à une indemnité.

réduire les autres ; les polices d'assurance maritime qui stipulent des franchises, le font en disant que « l'assureur ne paiera que *l'excédent de la franchise* ». Cette manière d'entendre les franchises est peut-être moins rigoureusement logique, mais elle a l'avantage pratique d'empêcher les assurés d'avoir intérêt à ce que les avaries s'aggravent, pour avoir droit à une indemnité complète. — Quoi qu'il en soit, il résulte des usages français que, chez nous, les franchises ordinaires ne sont pas seulement une condition spéciale mise par la convention à l'obligation d'indemnité, mais qu'elles dégénèrent en une retenue sur cette indemnité.

721. — *b.* — Certaines franchises, beaucoup plus considérables que les précédentes, consistent en ce que l'assureur n'est tenu de réparer les avaries qu'autant qu'elles se présentent sous des formes exceptionnellement graves, qui sont connues sous le nom de *sinistres majeurs* ; ces franchises résultent d'une clause qui est appelée *clause franc d'avaries* (art. 409 C. de com.). Les sinistres majeurs sont énumérés par l'art. 369, mais les polices d'assurance qui contiennent la clause *franc d'avaries* indiquent presque toujours les sinistres dont l'assureur restera responsable, et elles le font en s'écartant de l'énumération de la loi.

La clause *franc d'avaries* est fort rigoureuse pour les assurés, et en même temps elle est dangereuse pour les assureurs, car elle excite les assurés à aggraver les sinistres. Aussi l'a-t-on toujours interprétée restrictivement : malgré cette clause, l'assureur doit rembourser intégralement aux assurés les dépenses extraordinaires qu'ils auraient faites pour restreindre autant que possible les conséquences d'un sinistre ; en effet l'assureur serait bien mal venu à refuser toute indemnité à l'assuré sous prétexte qu'il n'y a pas sinistre majeur, lorsque ce sont précisément les dépenses faites

par l'assuré qui ont empêché l'accident d'avoir cette gravité ; c'est bien le moins que l'assureur prenne à sa charge les dépenses qui lui ont évité l'obligation de payer une indemnité intégrale.

Du reste la clause franc d'avaries est très rare.

Cependant les franchises sont quelquefois organisées d'une manière encore plus large : il est stipulé que l'assureur ne devra indemnité à l'assuré que si le bien assuré est réduit à l'état de débris ; on dit alors qu'il y a *assurance sur bonne arrivée*.

Cette clause est extrêmement dangereuse pour les assureurs, car elle donne aux assurés grand intérêt à ce que la moindre avarie éprouvée par les objets assurés se transforme en destruction. Aussi les assureurs refusent-ils ordinairement de conclure de telles assurances ; et, quand ils assurent partiellement des objets dans les conditions ordinaires, ils ont souvent soin d'interdire aux assurés de faire pour le surplus une autre assurance sur bonne arrivée, parce que cette assurance agraverait leurs risques en donnant aux assurés un intérêt malsain à empirer les sinistres (1).

721 bis. — A la différence des franchises ordinaires, celles de la seconde espèce constituent uniquement une condition spéciale mise par la convention à l'obligation d'indemnité.

722. — C. — *Epoque du sinistre.* — Pour que l'assureur doive indemnité à l'assuré, il faut que le sinistre dont celui-ci se plaint se soit produit pendant la durée de l'assurance.

(1) Même en l'absence d'une telle clause, la conclusion, par un assuré partiellement, d'une seconde assurance sur bonne arrivée rendrait le premier assureur recevable à faire annuler son assurance, non pas pour réticence de l'assuré, mais pour aggravation volontaire des risques (*supra*, n° 664).

C'est à l'époque du sinistre lui-même qu'il faut s'attacher, et non pas à celle où les avaries se sont manifestées, car il peut arriver que les conséquences dommageables d'un accident ne se révèlent qu'après coup.

723. — D. — *Cause du sinistre.* — Pour que l'assureur doive indemniser l'assuré, il faut enfin que le sinistre provienne d'une des causes de risques que l'assureur a pris expressément ou tacitement à sa charge, et qu'il se soit produit dans les conditions de risques déterminées par le contrat.

724. — II. — L'existence des conditions nécessaires pour que l'assureur doive indemniser l'assuré, n'apparaît pas toujours d'elle-même, loin de là, et les assureurs sont naturellement portés à la nier. En principe, c'est à l'assuré, comme demandeur en indemnité, de faire la preuve, sauf à l'assureur de faire ensuite la preuve contraire (art. 383 et 384, alin. 1, C. de com.).

725. — Avant tout, l'assuré doit prouver le sinistre dont il a été victime ; en matière maritime, il doit faire la preuve de la *fortune de mer*. — Cette preuve peut être faite par tous les moyens ; ordinairement elle résulte du journal de bord et du rapport de mer du capitaine.

L'assuré doit établir aussi l'époque du sinistre, afin qu'on puisse constater qu'il s'est produit pendant la durée de l'assurance.

Mais l'assuré n'a pas besoin d'établir la *cause* du sinistre, car tout accident est naturellement considéré comme provenant d'un cas fortuit, et par suite est *a priori* à la charge de l'assureur. Ce serait donc à l'assureur qui, pour s'affranchir de sa responsabilité, prétendrait que le sinistre a été amené par une cause de risques non comprise dans l'assurance, de faire la preuve de cette allégation.

Du reste l'assureur, lui aussi, peut faire cette preuve par tous les moyens, même par présomptions ; et de là vient que certains arrêts et certains auteurs s'expriment d'une manière équivoque sur cette question de preuve, surtout en ce qui concerne le vice propre.

726. — L'assuré doit prouver ensuite que les choses assurées ont été exposées aux risques couverts par l'assurance ; cette preuve de la *mise en risque* se subdivise, en matière maritime, en preuve de l'*expédition*, pour les assurances sur corps, et preuve du *chargé* pour les assurances sur facultés. — Elle peut être faite par tous les moyens ; mais ordinairement elle résulte, dans les assurances sur corps, du congé délivré au navire, et dans les assurances sur facultés, des connaissances.

727. — Enfin l'assuré doit établir l'importance du préjudice résultant pour lui du sinistre qu'il a subi.

Souvent l'assuré doit prouver en outre la *valeur des choses assurées*, parce que souvent cette valeur est la base du calcul de l'indemnité.

Le montant du préjudice ou la valeur des choses assurées sont établis par l'assuré par tous les moyens. La preuve de la valeur des choses assurées est toute faite pour l'assuré quand cette valeur est indiquée dans la police ; mais l'assureur a toujours la ressource de démontrer, lui aussi par tous les moyens, que cette évaluation est exagérée.

728. — Quelquefois il est stipulé dans les polices qu'en cas de sinistre, l'indemnité sera payée à l'assuré sans qu'il ait à fournir aucune justification.

Si dangereuse que soit cette clause, elle n'a rien d'illicite ; et sa portée n'est pas aussi excessive qu'on se l'est parfois imaginé. D'abord, par la force même des choses, elle n'empêche pas que l'assuré ait toujours à prouver le sinistre dont il a été victime. Quant aux autres conditions de l'indemnité, elle n'en supprime

pas la nécessité, elle en présume seulement l'existence, en laissant à l'assureur la ressource de démontrer qu'elles n'existent pas en réalité ; en un mot elle ne fait que déplacer la preuve.

728 bis. — De même, dans les contrats de réassurance, il est presque toujours convenu que le réassuré aura droit au remboursement des indemnités par lui payées, sur la seule production de la quittance des paiements faits par lui au premier assuré. C'est tout naturel, car il est à croire que le réassuré n'a indemnisé lui-même l'assuré qu'après avoir obtenu de celui-ci les justifications nécessaires ; c'est tellement naturel qu'on peut se demander s'il n'en serait pas ainsi même en l'absence de cette clause.

SECTION II

Montant de l'indemnité

729. — Dans l'immense majorité des assurances, le montant de l'indemnité à laquelle l'assuré peut avoir droit n'est pas fixé *a priori*, car cette indemnité est destinée à réparer des sinistres essentiellement variables, et tout naturellement elle variera elle-même d'importance selon la gravité du sinistre qui y donnera lieu.

L'idéal serait que l'indemnité fût égale au préjudice subi par l'assuré. Mais ce serait une erreur grave et une illusion dangereuse que de croire qu'il en est habituellement ainsi. En fait, dans les assurances de choses, et notamment dans les assurances maritimes, l'indemnité est le plus souvent inférieure au préjudice. — Plusieurs causes concourent à ce résultat.

D'abord, si l'assureur a stipulé des franchises, l'interprétation donnée en France à cette stipulation fait

que l'indemnité sera réduite du taux de la franchise (1), et cela empêchera l'indemnité d'être égale au préjudice.

En second lieu, même en l'absence de franchises, par cela seul que l'assurance n'est pas illimitée, — et en pratique elle ne l'est jamais, — l'indemnité a pour maximum, soit la somme assurée proprement dite, soit la valeur estimative des choses assurées, car l'assureur ne s'est engagé que jusqu'à concurrence de cette somme ou de cette valeur ; du reste, les polices ont soin de le spécifier expressément. — Or la somme assurée, ou l'évaluation qui en tient lieu, peuvent être inférieures à la véritable valeur des choses mises en risque ; alors l'assuré a conservé un découvert, l'assurance est partielle, et elle ne peut donner qu'une indemnité partielle.

Lors même que les choses assurées l'auraient été pour une somme ou avec une estimation correspondant exactement à la valeur qu'elles avaient au moment de la conclusion du contrat, en un mot, lors même que l'assurance serait totale, l'assuré ne serait pas encore sûr d'obtenir, en cas de sinistre, une indemnité égale au préjudice subi par lui. — En effet les choses assurées ont pu, depuis la conclusion du contrat, augmenter sensiblement de valeur, ou entraîner des dépenses extraordinaires et imprévues qui en ont augmenté indirectement le prix pour l'assuré ; et si elles viennent à périr, l'assureur ne versera toujours à l'assuré que la somme assurée (art. 393 C. de com.) ; l'assuré tout en étant remboursé intégralement de la valeur primitive de son bien, ne le sera aucunement de l'augmentation de cette valeur ou du montant de ses dépenses, et ainsi il ne sera pas complètement indemnisé.

(1) V, *supra*, n° 720 bis.

730. — Pour que l'indemnité fût certainement égale au préjudice subi par l'assuré, il faudrait que l'assurance fût illimitée. En dehors de cette circonstance, qui est tellement inconnue en pratique qu'il est inutile de s'y arrêter, le principe d'après lequel doit être fixée l'indemnité d'assurance, c'est que, en cas de sinistre, l'assureur doit à l'assuré une indemnité *proportionnelle* au préjudice subi par l'assuré ; aussi dit-on que les indemnités d'assurance obéissent à la *règle proportionnelle*.

731. — Si l'indemnité peut quelquefois être égale au préjudice, elle ne devrait jamais être supérieure ; la nature du contrat d'assurance s'y oppose. Néanmoins il peut arriver exceptionnellement que l'assureur doive payer à l'assuré une indemnité supérieure au dommage que le sinistre a causé à celui-ci. Ce n'est guère, du reste, qu'en matière maritime que cette exception peut se produire ; elle résulte d'une faculté importante donnée à l'assuré, celle du *délaissement*.

De droit commun, lorsque la perte totale des choses assurées n'est pas prouvée, l'assuré conserve la propriété de ces choses telles quelles, et l'assureur ne lui doit qu'une indemnité correspondant au dommage dûment prouvé. Mais la convention des parties peut donner, soit à l'assureur, soit à l'assuré, la faculté de transformer fictivement une perte partielle ou une détérioration grave des choses assurées en perte totale, en attribuant à l'assureur tous les droits de l'assuré sur ce qui reste des choses assurées ; et alors l'assureur devra à l'assuré la même indemnité que si les choses assurées avaient totalement péri, par conséquent une indemnité supérieure au préjudice réellement subi par l'assuré.

Cette faculté peut être stipulée, soit en faveur de l'assureur, soit en faveur de l'assuré : on peut convenir,

ou bien que l'assureur aura le droit de prendre les débris des choses assurées, en payant à l'assuré la totalité de la somme assurée ; — ou bien que l'assuré aura le droit d'exiger cette somme de l'assureur, en lui délaissant les choses assurées.

Les clauses de ce genre sont possibles également dans les assurances terrestres et dans les assurances maritimes ; mais, en fait, elles ont une importance pratique très différente dans les unes et dans les autres.

Les assurances terrestres, notamment celles contre l'incendie, contiennent quelquefois la stipulation par les assureurs du droit de prendre pour eux les débris des choses assurées ; du reste, en fait, les assureurs n'usent guère de ce droit, qui constitue surtout pour eux un moyen de contrôler l'étendue des dommages subis par les choses assurées et d'empêcher les assurés d'exagérer leurs réclamations. — Mais presque jamais les assurances terrestres ne contiennent la clause de délaissement en faveur des assurés ; loin de là, la plupart des polices d'assurances terrestres excluent formellement cette faculté.

Au contraire, dans les assurances maritimes, la faculté pour les assureurs de prendre pour eux les débris des choses assurées est à peu près inconnue ; mais en revanche, la faculté de délaissement pour les assurés est considérée comme tellement naturelle qu'elle n'a pas besoin d'être stipulée expressément, et qu'elle est accordée aux assurés par la loi elle-même, qui la sous-entend dans le contrat.

Cette importance exceptionnelle donnée au délaissement dans les assurances maritimes, tient au caractère spécial des risques de mer. Les détériorations causées par la mer sont, plus que toutes autres, susceptibles de se transformer avec le temps en une destruction complète. D'un autre côté, l'évaluation exacte de ces dété-

riorations est rendue plus difficile et plus lente par l'éloignement ; quelquefois même l'évaluation des avaries est impossible, parce que les choses assurées ont disparu sans qu'on sache ce qu'elles sont devenues : l'absence même de nouvelles prouve que les choses assurées ont subi un accident, mais ne permet pas de préciser la nature et la gravité de cet accident.

Il résulte de tout cela que le délaissement présente, dans les assurances maritimes, des avantages particuliers : il simplifie beaucoup les rapports entre les assureurs et les assurés après un sinistre, et permet un règlement très rapide qui est également avantageux pour les deux parties. Aussi la faculté de délaissement a-t-elle toujours été considérée comme inhérente aux assurances maritimes.

732. — La faculté de délaisser les choses assurées appartenant ainsi de plein droit à l'assuré dans les assurances maritimes, il faut, pour ces assurances, rechercher comment se calcule le montant de l'indemnité due à l'assuré en cas de sinistre, dans deux hypothèses distinctes, selon que l'assuré a opté pour le *délaissement* des choses assurées, ou s'est contenté de demander ce qu'on appelle un *règlement par avaries* (1).

SECTION II *bis*

Règlement par avaries

733. — Le règlement par avaries constitue le mode naturel et normal d'exercice des droits de l'assuré après un sinistre : tandis que le délaissement n'est pos-

(1) Pour plus de simplicité, on supposera toujours par la suite que l'assurance est exempte de franchises.

sible que dans des cas exceptionnels, le règlement par avaries est possible dans tous les cas ; il l'est même dans les cas qui donnent lieu au délaissement, et alors il peut être demandé malgré que l'assurance ait été faite *franc d'avaries* (art. 409 C. de com.). En un mot, l'assuré a toujours le droit de s'en tenir au règlement par avaries.

C'est à lui qu'il est présumé recourir faute de déclaration contraire ; il peut y revenir après avoir manifesté l'intention de délaisser, tant que le délaissement n'est pas définitif, et il peut encore y recourir après avoir perdu le droit de délaisser.

La seule chose que l'assuré ne puisse pas faire, c'est de cumuler le règlement par avaries avec le délaissement, et quand il a opté définitivement pour le délaissement, il ne peut pas réclamer en outre la réparation des avaries subies par les choses assurées.

734. — Le règlement par avaries est dominé par la *règle proportionnelle*, et comme le préjudice éprouvé par l'assuré varie beaucoup selon la nature des avaries, il faut voir comment l'indemnité se calcule dans les différents cas possibles d'avaries.

§ 1^{er}. — INDEMNITÉ POUR PERTE TOTALE

735. — En cas de perte totale des choses assurées, le calcul de l'indemnité est assez simple : l'assuré a droit à l'intégralité de la somme assurée.

Par exemple, pour un navire ou pour une cargaison valant 100.000 francs, l'assuré recevra 100.000 francs, si l'assurance est totale ; — il recevra 50.000 francs, si l'assurance est partielle et qu'elle n'ait été faite que pour moitié de la valeur des choses assurées ; — et ainsi de suite.

736. — Pas de difficulté possible si la somme assurée a été directement et expressément fixée à un chiffre de...;

par exemple, si le navire ou la cargaison valant 100.000 francs ont été assurés pour 100.000 francs, ou pour 50.000 francs.

Mais dans le cas contraire, une question délicate se présente : alors c'est la valeur des choses assurées qui est prise pour somme assurée ; par exemple, la police porte que le navire ou la cargaison sont assurés pour toute leur valeur, ou pour moitié de leur valeur, sans indiquer quelle est cette valeur. Or la valeur des choses assurées a pu varier sensiblement pendant la durée de l'assurance ; et alors il faut savoir à quelle époque et en quel lieu on doit considérer cette valeur : s'agit-il de la valeur que les choses assurées avaient à l'époque et au lieu de la mise en risque (*valeur au départ*), ou de la valeur qu'elles auraient eue au temps du sinistre et au lieu de destination (*valeur à destination*) ?

La question a une très grande importance pratique, car il peut y avoir un écart considérable entre les deux valeurs.

Rationnellement c'est la valeur à destination qui devrait être prise en considération, car c'est bien elle que l'assuré a perdue ; et c'est ainsi que les choses se passeraient dans des assurances de transports terrestres.

Mais pour les assurances maritimes, l'Ordonnance de 1681, puis le Code de commerce en ont autrement décidé : prévoyant le cas où des marchandises assurées n'auraient pas été évaluées dans la police, l'article 339 décide que « l'estimation en est faite suivant le prix « courant au temps et au lieu du chargement » ; et l'article 340 applique cette règle à un cas particulier. Ainsi, dans les assurances sur facultés, le Code veut qu'on s'attache à la valeur qu'avaient les marchandises au moment et au lieu de la mise en risque ; il en est de

même évidemment, par identité de situation, pour la valeur du navire dans les assurances sur corps.

737. — Quelle est la raison d'être de ce singulier système de calcul de l'indemnité ?

Dans l'Ordonnance de 1681 et dans le Code de commerce, c'était la conséquence logique du système adopté sur le but des assurances maritimes. On voulait que ces assurances remissent les assurés, non pas dans la situation où ils se seraient trouvés en cas d'arrivée à bon port, mais seulement dans la situation où ils étaient avant le départ ; et en conséquence on avait prohibé l'assurance du fret à faire et celle du profit espéré. Pour que, en cas de perte totale des choses assurées, l'assuré fût ainsi remis dans la situation où il était avant le départ, il fallait évidemment lui donner une indemnité représentant la valeur que ces choses avaient à l'époque et au lieu du départ, en faisant abstraction des changements de valeur survenus depuis.

Que si, par suite de la différence des cours, les choses assurées avaient valu plus, au moment du règlement et au lieu de destination, comme il arrive souvent pour les marchandises, l'assuré ne devait pas être admis à s'en prévaloir ; car cette augmentation de valeur n'est autre chose que le profit espéré, et l'assurance ne pouvait couvrir ce profit ni directement, ni indirectement.

Réciproquement, si par suite d'un déprérissement naturel, les choses assurées avaient valu moins, à l'époque du règlement et au lieu de destination, comme il arrive presque toujours pour les navires et quelquefois pour les marchandises, l'assureur ne devait pas non plus être admis à s'en prévaloir ; car ce déprérissement devait, dans l'intention des assurés, être compensé par le fret du navire ou par le profit espéré des marchandises, et puisque l'assureur ne répondait pas du fret ni du profit,

c'était bien le moins qu'il ne bénéficiât pas du dépérissement naturel des choses assurées.

Mais depuis la loi du 12 août 1885, le fret à faire et le profit espéré sont susceptibles d'assurance en France, comme ils l'étaient déjà dans les autres pays ; les assurances maritimes, comme les assurances terrestres, ont désormais pour but de remettre l'assuré dans la situation où il se serait trouvé en cas de réussite de son entreprise. Dès lors la règle posée par l'art. 339 du Code de commerce pour le calcul de l'indemnité a perdu sa base logique.

Cependant la loi de 1885 a laissé subsister cette règle, car elle n'a abrogé l'art. 339 ni expressément, ni implicitement ; et les lois étrangères proclament aussi qu'en matière maritime, la valeur d'assurance est la valeur des choses assurées au temps et au lieu de la mise en risque.

Cette unanimité des législations maritimes démontre que la règle spéciale admise par notre Code pour le calcul de l'indemnité dans les assurances maritimes, a une autre raison d'être que le motif logique qu'elle avait dans l'Ordonnance de 1681, et qui a disparu en 1885. Cette autre raison d'être, c'est un motif d'utilité pratique : en matière maritime, le lieu du sinistre et le lieu de destination peuvent être fort éloignés du lieu du règlement, et sans communications faciles avec lui ; par suite l'estimation des choses assurées, si elle devait être faite, après qu'elles ont péri, d'après leur valeur à l'époque du sinistre et au lieu de destination, serait très conjecturale, tandis que la valeur au moment et au lieu de la mise en risque est très facile à connaître, d'autant plus qu'elle est indiquée souvent dans la police.

D'un autre côté, pour des marchandises transportées par mer, les augmentations de valeur et le prix du trans-

port peuvent être beaucoup plus considérables que pour toute autre espèce de biens assurés ; par suite le fret et le profit espéré des marchandises méritent de faire l'objet d'assurances spéciales, au lieu d'être englobés dans l'assurance du navire et dans celle des marchandises. Les législateurs maritimes modernes, tout en admettant l'assurance du fret et celle du profit, n'ont donc pas entendu qu'en l'absence d'une clause spéciale, ce fret ou ce profit fussent pris en considération dans les assurances maritimes.

Voilà pourquoi ils ont maintenu l'ancienne règle en vertu de laquelle l'indemnité d'assurance doit être calculée d'après la valeur des choses assurées à l'époque et au lieu de la mise en risque.

738. — Il n'en est pas moins vrai que la loi de 1885 a singulièrement énervé cette règle en lui enlevant sa base légale. Aussi, depuis la loi de 1885, la règle peut-elle être écartée par la convention des parties : il pourrait être stipulé dans la police qu'en cas de sinistre, l'indemnité due par l'assureur serait calculée d'après la valeur que les choses assurées auraient eue à destination.

De même il suffirait aujourd'hui que l'assurance fût illimitée pour que l'assuré fût fondé à réclamer, en cas de perte totale des choses assurées, la valeur plus grande qu'elles auraient eue à l'époque du sinistre et au port de destination.

Enfin, si la valeur des choses assurées avait diminué d'une manière sensible depuis le départ, il faudrait aujourd'hui faire exception à la règle légale en vertu des principes essentiels du contrat d'assurance. En pareil cas, en effet, l'application de la règle ordinaire donnerait à l'assuré une indemnité supérieure au préjudice, de telle sorte que l'assurance serait pour l'assuré une occasion d'enrichissement. Il semble bien qu'il

n'y avait pas moyen d'échapper à ce résultat exorbitant sous l'empire du Code de commerce primitif, dont le système formait un ensemble indivisible ; mais il en est autrement maintenant. Les propriétaires de navires et de cargaisons ayant reçu de la loi de 1885 la faculté de faire assurer le fret ou le profit, les assureurs seraient fondés, de leur côté, à demander que l'indemnité fût calculée, comme dans les assurances terrestres, d'après la valeur des choses assurées à destination, si cette valeur était notablement inférieure à la valeur au départ. — Seulement, eu égard aux habitudes de leur profession, ils ne réclameront jamais cela, à moins que la différence ne soit énorme.

§ 2. — INDEMNITÉ POUR PERTE PARTIELLE

739. — En cas de perte partielle des choses assurées, le calcul de l'indemnité est gouverné par les mêmes règles qu'en cas de perte totale, mais il est un peu moins simple : l'assuré a droit à une partie de la somme assurée proportionnelle à la partie perdue des choses assurées.

Par exemple, si le quart d'une cargaison valant 100.000 francs a péri, l'assuré recevra une indemnité de 25.000 francs, si l'assurance est totale ; il recevra une indemnité de 12.500 francs, si l'assurance a été faite pour moitié de la valeur des choses assurées ; et ainsi de suite.

740. — Ici encore pas de difficulté si la somme assurée a été directement fixée par la police. Mais dans le cas contraire, il est très important de savoir à quelle époque et en quel endroit on doit considérer la valeur des choses assurées, valeur qui joue alors le rôle de somme assurée ; la question est la même, et elle donne lieu aux

mêmes solutions pour le cas de perte partielle que pour le cas de perte totale.

§ 3. — INDEMNITÉ POUR DÉTÉRIORATION

741. — En cas de détérioration des choses assurées, le calcul de l'indemnité est très compliqué.

Avant tout, il faut remarquer que ce calcul peut se présenter dans deux hypothèses distinctes, selon que les détériorations existent encore au moment du règlement, ou qu'elles ont été réparées avant le règlement par les soins de l'assuré ou de ses représentants. — Cette seconde hypothèse, qui est assez rare dans les assurances terrestres et dans les assurances maritimes sur facultés, est fréquente dans les assurances maritimes sur corps, parce que les capitaines font autant que possible réparer d'urgence leurs navires pour continuer le voyage.

742. — A. — Lorsque les détériorations existent encore au moment du règlement, l'assuré a droit à une partie de la somme assurée proportionnelle à la diminution de valeur des choses assurées. Cette diminution de valeur consiste elle-même dans la différence entre la *valeur à l'état sain* et la *valeur à l'état d'avarie* des choses assurées.

Par exemple, si un navire, si des marchandises valant intrinsèquement 100.000 francs ne valent plus que 75.000 francs par suite d'avaries, la diminution de valeur est de 25 % ; l'assuré recevra 25.000 francs, si l'assurance est totale ; si elle est partielle et qu'elle soit faite pour 80.000 francs, il recevra le quart de 80.000 francs, soit 20.000 francs ; et ainsi de suite.

Dans le premier cas, l'indemnité étant égale à la différence entre la valeur saine et la valeur avariée des choses assurées, on dit qu'il y a *règlement par diffé-*

rence ; dans le second cas, l'indemnité étant seulement proportionnelle à la différence de valeur, on dit qu'il y a *règlement par quotité*.

743. — De ces deux modes de règlement, celui par quotité est de beaucoup le plus fréquent.

En effet il est le seul possible toutes les fois que l'assurance est partielle. Puis, lors même que l'assurance serait totale, le règlement par quotité s'impose presque fatalement quand la somme assurée a été fixée directement par la police à un chiffre de... ; car alors, pour qu'il pût y avoir règlement par différence, il faudrait que la valeur intrinsèque des choses assurées n'eût pas varié depuis la conclusion du contrat, ce qui est fort rare. — Enfin, lorsque la somme assurée n'a pas été directement fixée par la police (auquel cas l'assurance est totale, puisque c'est alors la valeur des choses assurées qui tient lieu de somme assurée), pour que le règlement par différence fût admissible, il faudrait qu'on pût prendre pour somme assurée la valeur que les choses assurées, en les supposant à l'état sain, auraient eue à l'époque du sinistre et au lieu de la destination ; or la loi maritime ne permet guère de le faire.

743 bis. — La question, en effet, est toujours de savoir à quelle époque et en quel endroit on doit envisager la valeur intrinsèque des choses assurées pour déterminer la somme assurée. Dans les assurances terrestres, ce serait à l'époque du sinistre et au lieu de la destination ; et alors il y aurait règlement par différence. Mais en matière maritime, la valeur d'assurance, c'est la valeur au départ (art. 339 C. de com.) ; dès lors il n'est pas possible de procéder par différence, et puisqu'on est obligé de se reporter à la valeur ancienne des choses assurées, on est forcé de procéder par quotité. C'est d'ailleurs ce qui est admis dans tous les pays maritimes.

Exemple : des marchandises valant au départ 8.000 francs ont été assurées sans indication expresse d'une somme assurée, donc pour toute leur valeur ; à destination elles vaudraient 10.000 francs à l'état sain ; mais, ayant été avariées en route, elles ne valent plus que 7.500 francs. Différence 2.500 francs, soit un quart. L'assuré recevra le quart, non pas de 10.000 francs, mais de 8.000 francs seulement, c'est-à-dire 2.000 francs, et restera en perte de 500 francs.

En France, et sous l'empire du Code de commerce primitif, ce mode de procéder n'était pas seulement normal, il était imposé par la loi. C'était une conséquence logique du principe emprunté par le Code à l'Ordonnance de 1681, principe d'après lequel l'assurance maritime devait seulement remettre l'assuré dans la situation où il était avant le départ, et ne pouvait pas lui garantir le profit espéré de l'expédition ; en effet le règlement par différence mettrait l'assuré dans la situation où il se serait trouvé en cas d'heureuse arrivée à destination, et ainsi il implique assurance du profit espéré ; il était donc incompatible avec le système général du Code de commerce, et le règlement par quotité était le seul possible en cas de détérioration des choses assurées.

Depuis la loi du 12 août 1885, qui a renversé l'ancien système, et admis que les assurances maritimes ont pour but, comme les assurances terrestres, de placer l'assuré dans la situation où il aurait été en cas d'heureuse réussite de son entreprise, il n'en est plus tout à fait de même. Sans doute le règlement par quotité est encore la règle, même quand l'assurance maritime est totale, parce que la loi de 1885 a laissé subsister le principe d'après lequel, en matière maritime, c'est la valeur au départ qui doit être prise pour valeur assurée. Mais aujourd'hui le règlement par différence est devenu

possible, et même il doit être préféré, dans les cas où maintenant on peut faire exception à la règle de l'art. 339 ; c'est-à-dire lorsque, d'après une clause expresse de la police, les choses assurées l'ont été pour leur valeur à destination, — lorsque l'assurance est illimitée, — et lorsque les choses assurées ont notablement diminué de valeur depuis la mise en risque (1).

744. — Qu'il y ait règlement par différence ou règlement par quotité, pour calculer l'indemnité il faut toujours et avant tout connaître les deux valeurs des choses assurées, la valeur saine et la valeur avariée, dont la comparaison fera ressortir la perte subie par l'assuré. — Pour cela on envisage les deux valeurs au lieu de destination. Cela n'est nullement contraire au système de la loi maritime tel qu'il résulte de l'art. 339 du Code de commerce, car ce système n'a trait qu'à la détermination de la somme assurée, et ici il s'agit d'autre chose, la détermination du dommage subi par l'assuré ; or la comparaison qu'il faut faire pour cela ne variera pas dans son résultat selon l'époque et le lieu où on envisagera les termes de la comparaison, et il est beaucoup plus commode de les envisager à destination que de se reporter au départ.

La valeur à l'état sain est fixée par le prix courant des objets de même espèce que les choses assurées.

Quant à la valeur à l'état d'avarie, on peut la connaître au moyen d'une expertise, ou par la vente aux enchères des choses assurées ; et souvent la convention indique à l'avance auquel de ces procédés on devra recourir.

Du reste il n'y aurait pas à rechercher, pour les comparer, la valeur saine et la valeur avariée, si un devis des réparations à faire aux choses assurées avait

(1) V. *supra*, n° 738.

été dressé ; le montant de ce devis représenterait la diminution de valeur de ces choses.

745. — Le règlement par quotité soulève une question spéciale.

Les valeurs à l'état sain et à l'état d'avarie, dont la comparaison fait connaître la perte résultant du sinistre, doivent-elles être prises telles quelles ; ou bien y a-t-il lieu de déduire de chacune d'elles les frais inhérents aux choses assurées, et qui sont compris dans la valeur actuelle de ces choses. En un mot, sont-ce les valeurs *brutes*, ou seulement les valeurs *nettes* qu'il faut considérer ?

La question se présente surtout pour les assurances maritimes sur facultés, parce que les marchandises transportées par mer sont grevées de frais considérables, frais de manutention, fret, droits de douane (1), etc. Or, quand les frais sont élevés, leur déduction aurait pour conséquence de modifier d'une manière très sensible la proportion entre la perte résultant des avaries et la somme assurée, et par suite d'augmenter notablement le chiffre de l'indemnité.

Exemple : des marchandises qui vaudraient à l'état sain 100.000 francs, ne valent plus à l'état d'avarie que 80.000 francs, et leur transport a entraîné des dépenses diverses montant à 25.000 francs ; si on fait le règlement sur les valeurs brutes, c'est-à-dire sur 100.000 francs et sur 80.000 francs, on trouvera une différence de 20.000 francs, et cette différence comparée à la valeur brute à l'état sain (100.000 francs) constituera une perte de 20 % donnant droit à une

(1) C'est surtout pour les droits de douane que la question a été agitée : faut-il considérer la valeur des marchandises à l'acquittement, c'est-à-dire sans déduire les droits de douane, ou à l'entrepôt, c'est-à-dire déduction faite de ces droits ?

indemnité d'un cinquième de la somme assurée ; — si au contraire on fait le règlement sur les valeurs nettes, c'est-à-dire sur 75.000 francs (100.000 — 25.000) et sur 55.000 francs (80.000 — 25.000), on trouve encore une différence de 20.000 francs, mais cette différence comparée à la valeur nette à l'état sain (75.000 francs) ferait ressortir une perte de $20/75$, plus de 26 %, et donnerait droit à une indemnité de plus du quart de la somme assurée.

Le règlement au net exagère le sinistre et l'indemnité, en mettant à la charge des assureurs des dépenses qui ne proviennent pas du sinistre, et qui, par conséquent, sont en dehors de l'assurance. En outre il aboutirait à procurer aux assurés un véritable bénéfice dans le cas où les frais seraient égaux à la valeur avariée des marchandises ; car il ramènerait cette valeur à zéro, et donnerait ainsi à l'assuré droit à l'intégralité de la somme assurée, comme si l'assuré avait tout perdu, alors que celui-ci aurait encore entre les mains une valeur peut-être considérable. — Donc le règlement doit être fait au brut, et c'est ce qui est reconnu dans tous les pays maritimes.

746 — B. — Lorsque les détériorations subies par les choses assurées ont été réparées par l'assuré, celui-ci a droit, en principe, à une partie de la somme assurée proportionnelle aux frais de réparation dûment justifiés.

Par exemple, si l'assuré a fait pour 10.000 francs de réparations, et que l'assurance soit totale, il sera remboursé, en principe, de 10.000 francs ; si l'assurance était partielle et qu'elle fût de moitié de la valeur des choses assurées, l'assuré serait remboursé, en principe, de la moitié de ses frais, 5.000 francs, etc.

Mais souvent et surtout dans les assurances sur corps, le montant des réparations dont l'assuré doit

être indemnisé comporte des additions et des déductions, parce qu'il ne représente pas exactement le préjudice subi par l'assuré.

747. — D'une part, il y a souvent à ajouter certaines dépenses accessoires, qui sont une conséquence des réparations et qui les ont rendues plus onéreuses : frais de chômage et de relâche (1) ; frais de déchargement, magasinage et rechargeement de la cargaison ; intérêts des emprunts que l'assuré ou son représentant auraient été dans la nécessité de contracter pour payer les réparations, etc.

748. — D'autre part, il peut y avoir à déduire des réparations la valeur des pièces avariées qui ont été remplacées et qui sont restées à l'assuré, et aussi ce qu'on appelle la *différence du vieux au neuf*. En effet l'assuré a pu tirer des vieux matériaux un certain parti ou un certain prix ; et les réparations faites à un navire usagé, en le remettant à neuf, en ont augmenté la valeur. Il y a là pour l'assuré un double profit dont il doit tenir compte à l'assureur, sans quoi l'assurance procurerait un bénéfice à l'assuré.

Pour éviter des difficultés d'évaluation, les polices d'assurances sur corps fixent à forfait la différence du vieux au neuf à un tant pour cent des réparations, tant pour cent qui varie avec l'âge et la nature des navires.

Il résulte de là qu'il importe de savoir dans quel ordre doivent être opérées les deux déductions, car le tant % représentant la différence du vieux au neuf sera plus ou moins élevé selon qu'il sera calculé sur

(1) Mais, comme l'entretien de l'équipage est une charge naturelle du fret, cet entretien pendant les réparations ne peut pas être réclamé à l'assureur du navire, à moins qu'il n'ait assuré aussi le fret ; et c'est ce qu'indiquent les polices francaises.

une somme déjà réduite ou non par ailleurs. — Il faut commencer par déduire le prix des vieux matériaux, et ne faire la différence du vieux au neuf que sur le montant net des frais de réparation, car c'est seulement aux dépenses nettes qu'est due la remise à neuf du navire.

§ 4. — INDEMNITÉ POUR MÉVENTE

749. — En cas de mévente des choses assurées, l'assuré doit recevoir une partie de la somme assurée proportionnelle à la perte de valeur subie par lui. Cette perte consiste elle-même dans la différence entre la valeur intrinsèque des choses assurées et le prix de mévente.

Par exemple, si un navire ou une cargaison valant en eux-mêmes 100.000 francs, sont vendus d'urgence, en cours de route, moyennant 50.000 francs, à la suite d'un sinistre qui n'a pas permis de les conduire à destination, la perte résultant de la mévente est de 50 % ou de moitié ; par suite l'assuré a droit, en principe, à 50.000 francs, si l'assurance est totale ; si l'assurance est partielle, et qu'elle ait été limitée à 60.000 francs, il recevra 30.000 francs ; et ainsi de suite.

Dans le premier cas il y a règlement par différence ; dans le second cas il y a règlement par quotité.

750. — Le règlement par quotité est de beaucoup le plus fréquent en cas de mévente comme dans le cas de détérioration matérielle des choses assurées. Ici encore le règlement par différence ne serait possible que s'il résultait des clauses de la police que l'assurance est illimitée, ou que, étant totale quoique limitée, elle a été faite pour la valeur que les choses assurées auraient à destination.

751. — De toute manière, pour calculer l'indemnité

de mévente, il faut comparer le prix de mévente à la valeur intrinsèque des choses assurées, c'est-à-dire au prix que ces choses, vendues dans des circonstances normales, auraient vraisemblablement atteint au port de destination ; ce prix est fixé par les cours du port de destination.

Seulement il faut défalquer de la valeur courante au port de destination les frais de navigation correspondant à la partie du voyage qui n'a pas été effectuée en réalité, car ces frais sont compris dans les prix courants du port de destination, et l'assuré en a fait l'économie par suite de la vente en route.

752. — Il est indifférent que la mévente porte sur un navire ou sur des marchandises, et qu'elle ait été précédée ou non d'une détérioration matérielle des objets mévendus. Dans tous les cas le préjudice subi par l'assuré est le même, et par suite les bases de l'indemnité sont identiques.

§ 5. — INDEMNITÉ POUR AVARIES-FRAIS

753. — En cas de frais extraordinaires faits pour les choses assurées, le calcul de l'indemnité est très simple : l'assuré a droit à une partie de la somme assurée proportionnelle aux sommes déboursées par lui et dûment justifiées.

Par exemple, si l'assuré a fait pour 20.000 francs de frais et que l'assurance soit totale, il a droit à 20.000 francs ; si l'assurance est partielle et qu'elle ait été limitée à la moitié de la valeur des choses assurées, il a droit à 10.000 francs ; et ainsi de suite.

Seulement toutes les fois que l'assurance n'est pas illimitée, l'assuré ne peut jamais obtenir plus que la somme assurée ; et alors si des avaries-frais se cumulaient avec la perte totale des choses assurées, l'assuré

ne serait nullement indemnisé de ses frais, tout en recevant la totalité de la somme assurée.

§ 6. — INDEMNITÉ POUR AVARIES COMMUNES

754. — Les avaries communes peuvent avoir atteint les choses assurées de deux façons très différentes : directement, lorsque les choses assurées ont été sacrifiées à l'intérêt commun ; indirectement, lorsque les choses assurées sont grecées d'une contribution à des avaries communes grâce auxquelles elles ont été sauvées.

755. — A. — Lorsque les choses assurées ont subi directement l'avarie commune, l'assuré a droit à une partie de la somme assurée proportionnelle au dommage éprouvé par les choses assurées.

En effet, pour les objets sacrifiés, l'avarie commune n'est rien autre qu'une avarie matérielle ; il faut donc lui appliquer les règles des avaries-dommages.

Seulement l'assureur, en indemnisant l'assuré de l'avarie commune, sera subrogé à l'action en contribution de l'assuré, et, en exerçant cette action, il pourra recouvrer une partie de l'indemnité qu'il aura versée à l'assuré. — D'ailleurs quelquefois l'assuré se contentera de lui demander indemnité pour la partie de l'avarie commune qui sera restée à sa charge après contribution à lui fournie par les autres intéressés.

756. — B. — Lorsque les choses assurées n'ont été atteintes qu'indirectement par l'avarie commune, l'assuré a droit à une partie de la somme assurée proportionnelle à la contribution par lui fournie à ses cointéressés.

Par exemple, si un navire ou des marchandises valant 100.000 francs ont donné lieu à une contribution de 10 %, soit de 10.000 francs, l'assuré doit, en principe, recevoir 10.000 francs, si l'assurance est totale ; si l'as-

surance est partielle et qu'elle ait été faite pour 50.000 francs, il recevra 5.000 francs ; et ainsi de suite.

Cela va tout seul si la somme assurée a été directement et expressément fixée à un chiffre de... Mais dans le cas contraire, une grande complication se présente.

La contribution aux avaries communes est fixée, entre les divers intéressés à l'expédition, d'après la valeur que les objets mis en risque ont au port de déchargement (art. 402 et 417 C. de com.). Or, pour le calcul des indemnités d'assurance, le Code de commerce veut qu'on prenne pour somme assurée la valeur que les choses assurées avaient au port de départ (art. 339). Si donc les choses assurées, et qui ont dû contribuer à une avarie commune, ont changé de valeur pendant le voyage, ce qui est presque inévitable, le règlement d'avaries fait entre les divers contribuables ne pourra pas servir pour le règlement par avaries à faire entre chacun des contribuables et son assureur. — Par exemple, des marchandises valant 100.000 francs ont été assurées sans que la police ait indiqué expressément pour quelle somme, donc pour toute leur valeur, et elles ont donné lieu à une contribution de 10 % à raison d'une avarie commune dont elles ont profité ; mais comme, à destination, elles valent 140.000 francs, la contribution fournie par l'assuré à ses cointéressés a été de 14.000 francs ; l'assuré ne pourra réclamer à son assureur que 10 % de la valeur originale des marchandises, c'est-à-dire 10.000 francs, et il supportera le surplus de sa contribution.

Toutefois cette solution, qui s'imposait autrefois, est susceptible aujourd'hui de recevoir exception. La règle posée par l'art. 339 du Code de commerce, et d'après laquelle on doit prendre pour somme assurée la valeur des choses assurées au départ, a perdu sa base juridique depuis que la loi du 12 août 1885 a admis

l'assurance des profits, et n'a été conservée que par des considérations pratiques ; elle peut donc maintenant se trouver écartée, soit par la convention des parties, soit par les principes généraux du contrat d'assurance, c'est-à-dire si la police porte que l'assurance est faite pour la valeur à destination, ou que l'assurance est illimitée, ou encore si la valeur des choses assurées a considérablement diminué depuis le départ (1).

Dans ces trois cas, il y aurait lieu aujourd'hui, pour calculer l'indemnité due à l'assuré pour contribution à une avarie commune, de considérer la valeur des choses assurées au port de destination ; par suite, et pourvu que les choses assurées soient parvenues à destination, le règlement d'avaries fait dans ce port entre les contribuables s'appliquerait entre chacun d'eux et son assureur, et l'indemnité d'assurance pourrait être égale à la contribution subie par les assurés.

757. — Le cas de contribution à des avaries communes donne lieu à une autre difficulté, spéciale celle-là aux assurances sur corps.

On sait que ce n'est pas seulement pour son navire, mais aussi pour son fret (pour la moitié de l'un et la moitié de l'autre, mais peu importe ici) que l'armateur contribue aux avaries communes (art. 417 C. de com.). Après avoir ainsi contribué, peut-il réclamer à son assureur sur corps une indemnité correspondant à la totalité de sa contribution ? — La difficulté venait, sous l'empire du Code de commerce primitif, de ce que la loi prohibait l'assurance du fret ; dès lors n'y avait-il pas lieu de déduire de la contribution, au point de vue de l'assureur sur corps, la partie correspondant au fret ?

La rigueur des principes l'aurait voulu. Cependant on avait passé outre, en doctrine et en jurisprudence,

(1) V. *supra*, n° 738.

sous prétexte que la contribution du propriétaire du navire était indivisible.

Cette solution, dictée par le désir de simplifier le calcul des indemnités d'assurance, et de les rendre autant que possible égales au préjudice subi par les assurés, était peu d'accord avec les principes ; la loi de 1885 s'est chargée de le démontrer. En effet, depuis cette loi, le fret peut faire l'objet d'une assurance valable, mais il n'est pas couvert de plein droit par l'assurance du navire, et c'est à l'armateur de stipuler une assurance distincte pour le fret, s'il ne veut pas rester son propre assureur à cet égard. Il faut donc bien qu'on distingue, dans la contribution du fréteur aux avaries communes, la part afférente au navire et la part afférente au fret, afin de faire retomber la première sur l'assureur du navire, et la seconde sur l'assureur du fret, ou sur l'assuré lui-même s'il n'a fait assurer son fret.

Du reste c'est seulement la part de la contribution correspondant au fret net, dont l'assureur du navire doit être ainsi déchargé, bien que l'assuré ait dû contribuer à l'avarie commune pour (la moitié de) son fret brut ; car, à moins de convention contraire, c'est seulement le fret net qui fait l'objet d'une assurance spéciale (art. 334 nouveau C. de com.), et la mise dehors qui constitue une charge du fret brut, est comprise dans l'assurance du navire.

§ 6. — INDEMNITÉ POUR RECOURS DE TIERS

758. — En cas de recours de tiers subi par l'assuré et couvert par l'assurance, l'indemnité due par l'assureur est en quelque sorte calculée d'avance, parce que ce cas échappe, par la nature même des choses, à la règle proportionnelle.

En effet les recours de tiers dont l'assuré était passible sont d'un montant indéfini, parce qu'il n'est pas possible de prévoir à l'avance l'étendue des dommages dont l'assuré pourrait avoir à répondre ; on ne peut donc pas établir de proportion entre l'importance des sinistres éventuels et la somme assurée, ni prétendre que l'assurance est partielle, pas plus que la taxer d'exasération.

Par suite, en cas de réalisation des risques, l'assuré a droit, en principe, au remboursement des dommages-intérêts dûs par lui aux tiers ; si bien que, pratiquement, c'est l'assureur qui paie directement ces dommages-intérêts à la décharge de l'assuré.

758 bis. — Toutefois il n'en est ainsi que jusqu'à concurrence de la somme assurée, qui est toujours le maximum des obligations de l'assureur ; or cette somme peut être insuffisante pour couvrir complètement les recours des tiers. Il en est ainsi particulièrement quand ces recours, au lieu de faire l'objet d'une assurance spéciale, sont englobés dans l'assurance de la chose qui y donne lieu, comme il arrive dans les assurances maritimes par l'effet de la clause de baraterie (1) ; car alors l'assureur n'indemnisera l'assuré des recours des tiers que sur ce qui resterait disponible de la somme pour laquelle le navire a été assuré, après indemnisation des avaries subies par le navire lui-même.

SECTION II *ter*

Délaissement

759. — Le délaissément est un mode anormal d'exercice des droits de l'assuré. Aussi n'est-il possible

(1) V. *supra*, n° 718.

que dans des cas particulièrement graves, et que sous des conditions spéciales.

§ 1er. — CAS DE DÉLAISSEMENT

760. — Les sinistres qui donnent lieu au délaisssement, ou *sinistres majeurs*, peuvent être déterminés par la convention des parties; pour le cas où ils ne le seraient pas, ils sont énumérés par la loi. D'une manière ou de l'autre, l'énumération est limitative (art. 371 C. de com.); mais celle du Code de commerce est trop large et n'est pas assez précise.

Il est résulté de là de graves inconvénients: l'obscurité de la loi a donné passage à maintes discussions, et son élasticité a permis aux assurés d'abuser du délaisssement en se débarrassant d'objets dépréciés, sous prétexte de sinistres majeurs.

Aussi les polices françaises d'assurances maritimes ont-elles restreint sensiblement les cas de délaisssement, et en même temps elles les ont précisés en les énonçant en termes plus clairs.

Quoi qu'il en soit, le Code de commerce indique, dans les articles 369 et 375, sept cas de délaisssement.

761. — I. — La *prise* des objets assurés par des ennemis ou des pirates est un motif de délaisssement d'après l'art. 369 (alin. 1).

Peu importe qu'elle ait été ou non suivie de rachat. En effet, comme l'expliquait Emérigon, le rachat est un titre nouveau d'acquisition qui n'efface pas la prise. Donc, après avoir racheté les objets capturés, l'assuré peut en faire le délaisssement à l'assureur, comme s'ils étaient restés entre les mains des capteurs et qu'il les eût remplacés par d'autres, c'est-à-dire tout en gardant pour lui les objets rachetés.

761 bis. — Seulement il aurait pu résulter de là des conséquences exorbitantes en fait ; car il serait possible que l'assuré recouvrât les objets assurés moyennant une rançon très inférieure à leur valeur ; et s'il pouvait ensuite réclamer une indemnité intégrale à l'assureur, sous prétexte de délaissément, tout en gardant les choses assurées, il réalisera un véritable bénéfice aux dépens de l'assureur,

Pour prévenir cet inconvénient, la loi maritime a introduit ici, en faveur de l'assureur, un droit d'option tout particulier : l'assureur peut, ou bien accepter le délaissément tel quel et payer l'intégralité de la somme assurée, en laissant à l'assuré la charge de la rançon, mais aussi la propriété et les risques des effets rachetés, — ou bien repousser le délaissément, en remboursant seulement à l'assuré la rançon, et en continuant de courir les risques des choses assurées (art. 396 C. de com.). Ce qui revient à dire qu'ici l'option entre le délaissément et le règlement par avaries se trouve déférée à l'assureur, par exception à la règle ordinaire.

Mais, pour éviter que l'assureur ne se décide dans son option selon que la valeur intrinsèque des objets assurés aurait augmenté ou diminué, la loi veut qu'il l'exerce dans les vingt-quatre heures qui suivent l'avis que l'assuré a dû lui donner du rachat ; passé ce délai, l'assureur est considéré comme ayant accepté le délaissément tel quel (art. 396 *in fine*).

762. — La prise est une cause de délaissément pour les biens qu'elle a fait perdre à l'assuré, et seulement pour ces biens : si elle a porté à la fois sur le navire et sur le chargement, elle donne lieu au délaissément du navire, à celui de la cargaison, et aussi à celui du fret ; — au contraire la capture de la cargaison seule ne pourrait évidemment pas donner lieu au délaissément du navire, et réciproquement la prise du navire seul ne

serait pas une cause de délaissément pour la cargaison que le capteur aurait respectée.

763. — Les polices françaises n'admettent pas la prise comme cause de délaissément.

764. — II. — *Le naufrage* est une cause de délaissément d'après l'art. 369 (alin. 2). Mais le Code n'a pas défini le naufrage, et comme ce mot est en lui-même assez vague, de nombreuses discussions de détail se sont engagées sur le point de savoir dans quels cas au juste il peut y avoir délaissément pour naufrage ; ce sont des questions de fait dans l'examen desquelles il ne servirait à rien d'entrer.

765. — Lorsqu'il y a réellement naufrage, le délaissément est possible, non seulement pour le navire, mais aussi pour les marchandises, et aussi pour le fret, lorsque la cargaison est restée dans le navire naufragé, car alors les marchandises, et avec elles le fret, souffrent du naufrage comme et avec le navire.

Mais, dans la pratique, on admet couramment que les marchandises peuvent être délaissées lors même qu'elles n'auraient pas été atteintes par le sinistre, ayant été extraites du navire naufragé ; cela résulterait de la généralité des termes de l'art. 369.

Ce système n'a rien de juridique : la raison indique que les sinistres majeurs ne doivent donner lieu au délaissément que pour les objets qu'ils ont atteints, car pour ceux qui y ont échappé, il n'y a pas eu sinistre majeur. C'est ce que tout le monde admet pour le cas de prise, et ce que le Code déclare formellement pour le cas d'innavigabilité (art. 394) ; il n'y a pas le moindre motif pour ne pas en dire autant des autres cas de délaissément, notamment du naufrage. Autrement le naufrage du navire peut devenir une bonne affaire pour les propriétaires de la cargaison, en leur donnant un moyen de se débarrasser de marchandises qui auraient

diminué de valeur sans être le moins du monde détériorées. Donc, quand les marchandises ont échappé au naufrage du navire, leur propriétaire ne devrait pas être admis à les délaisser à l'assureur sur facultés.

766. — Les polices françaises ne reconnaissent pas le naufrage comme cause de délaissement ; elles admettent seulement comme telle, pour les navires, la *disparition ou destruction totale*, ce qui supprime toute difficulté d'interprétation.

767. — **III.** — L'échouement avec *bris* est une cause de délaissement d'après l'art. 369 (alin. 3). Par *bris* il faut entendre la fracture d'une partie du navire sans laquelle il ne peut plus tenir la mer.

768. — L'échouement avec *bris* donne lieu au délaissement, non seulement du navire, mais aussi des marchandises et du fret, dans le cas où il a entraîné la perte des marchandises.

Mais, lorsque les marchandises ont été sauvées, l'échouement du navire ne devrait pas, quoi qu'en dise, servir de prétexte pour délaisser les marchandises.

769. — Cette cause de délaissement est très justement critiquée, car elle se confond avec le naufrage ; aussi est-elle toujours exclue par les polices.

770. — **IV.** — L'*innavigabilité* par fortune de mer est une cause de délaissement d'après l'art. 369 (alin. 4).

Peu importe qu'il y ait innavigabilité absolue ou seulement innavigabilité relative (1). — Il est vrai que l'art. 389 du Code de commerce semble repousser le délaissement, et n'admettre que le règlement par avaries, dans le cas où le navire serait réparable ; mais il entend évidemment que le navire peut être réparé sur place et sans trop de frais, auquel cas il n'est pas innavigable, même relativement.

(1) V. *supra*, n° 214

771. — L'innavigabilité du navire autorise toujours le délaisséement du navire. Elle autorise aussi le délaisséement des marchandises lorsque le capitaine ou les assureurs ne réussissent pas à trouver, dans un délai raisonnable (1), un autre navire pour y transborder les marchandises et les porter jusqu'à destination (art. 394 C. de com.). Dans le cas contraire, il n'y a pas lieu au délaisséement des marchandises, parce que l'innavigabilité du navire ne les atteint pas ; l'assurance continue, et il y a lieu seulement à un règlement par avaries des dommages ou des frais que le transbordement des marchandises a pu entraîner pour leur propriétaire (art. 392 et 393).

772. — Les polices françaises ont conservé l'innavigabilité comme cause de délaisséement.

773. — V. — *La perte ou détérioration des trois quarts* est une cause de délaisséement d'après l'art. 369 (alin. 6).

Il ne s'agit pas là seulement de la destruction ou de la détérioration matérielle des objets assurés. Il y aurait également lieu au délaisséement dans le cas où le propriétaire des objets assurés en serait privé malgré lui sans que ces objets fussent détruits.

Par exemple, il y aurait lieu au délaisséement si les choses assurées avaient été vendues en cours de route, soit sur l'ordre de l'autorité sanitaire, soit à cause de leur état d'avarie, soit pour subvenir aux besoins de l'expédition, soit pour éviter une saisie. Alors en effet le propriétaire des choses assurées en est privé tout

(1) D'après l'art. 387, ce délai est de six mois à partir de l'avis donné à l'assureur de l'innavigabilité du navire, si l'accident est arrivé dans les mers d'Europe, et d'un an si l'accident est arrivé dans des parages plus éloignés ; mais il est réduit à un mois et demi ou à trois mois, si les marchandises sont périssables.

aussi bien que si elles avaient matériellement péri, et cela par suite d'une fortune de mer.

Mais on ne pourrait pas assimiler à une détérioration susceptible de donner lieu au délaissé, des avaries-frais, ou l'obligation de contribuer à des avaries communes subies par d'autres objets que les choses assurées ; en effet ces frais ou cette contribution n'enlèvent nullement à l'assuré l'usage et la disposition de ses biens ; donc ils ne peuvent donner lieu qu'à un règlement par avaries.

774. — Pour que la perte ou la détérioration ainsi entendues donnent lieu au délaissé des choses assurées, il faut qu'elles soient des trois quarts.

Il y a perte des trois quarts quand l'assuré est privé d'une partie des objets assurés représentant les trois quarts de leur valeur totale ; il y a détérioration des trois quarts quand les objets assurés n'ont plus que le quart de leur valeur à l'état sain.

La perte et la détérioration peuvent d'ailleurs se cumuler et se combiner, une partie des choses assurées étant perdue et une autre partie étant détériorée ; il suffit alors que la valeur de la partie perdue et la dépréciation de la partie détériorée forment un total égal aux trois quarts de la valeur normale des choses assurées, pour qu'il y ait lieu au délaissé.

De même les avaries successives subies pendant la durée de l'assurance doivent être additionnées pour savoir si leur total constitue une perte ou une détérioration des trois quarts.

775. — Mais la perte ou détérioration doit être calculée à part pour chacune des choses qui ont fait l'objet d'assurances distinctes, ou pour chacune des séries dans lesquelles les marchandises assurées auraient été divisées. Par suite, entre plusieurs choses assurées simultanément, certaines pourraient être délaissées,

bien qu'il n'y eût pas perte ou détérioration des trois quarts de toutes les choses assurées.

776. — Somme toute, le délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts dépend d'une comparaison à faire entre la valeur des objets assurés à l'état sain et leur valeur à l'état d'avarie. Comment doit-on s'y prendre pour apprécier ces deux valeurs ? Là est la difficulté de la matière.

Et d'abord, en quel lieu et à quelle époque faut-il envisager la valeur des choses assurées ? — La valeur saine est celle que les choses assurées avaient au lieu et à l'époque du départ, car c'est à l'occasion de cette valeur que l'assurance a été faite. La valeur avariée est celle que les choses assurées ont à l'époque et au lieu du règlement, car c'est cette valeur qui reste en réalité à l'assuré, et qui seule peut être constatée d'une manière certaine.

777. — Maintenant comment connaîtra-t-on ces deux valeurs ?

La valeur saine au départ sera connue facilement, soit par l'estimation portée dans la police, soit à défaut par les prix courants du lieu de départ.

Quant à la valeur avariée au port de reste, on peut la connaître directement au moyen d'une expertise, ou par la vente des objets avariés. C'est ainsi qu'on a toujours procédé pour les marchandises. Mais cette manière de faire convenait beaucoup moins bien aux navires, auxquels on l'avait d'abord appliquée ; aussi, pour déterminer la valeur des navires à l'état d'avarie, a-t-on adopté une marche moins directe, mais plus pratique : on estime, au besoin par une expertise, les frais qu'il y aurait à faire, dans le lieu de la relâche, pour réparer le navire, et on défalque la somme ainsi trouvée de la valeur du navire à l'état sain ; la différence représente la valeur avariée du navire.

777 bis. — Mais les réparations qu'il y aurait à faire au navire entraîneraient presque toujours des frais accessoires, et d'autre part présenteraient certains avantages pour l'assuré : il y aurait les frais de la relâche nécessitée par les travaux, les intérêts des emprunts que le capitaine serait peut-être réduit à contracter pour faire face aux réparations ; mais aussi l'assuré bénéficierait de la remise à neuf de son navire, et des vieux matériaux ou débris qui seraient détachés du navire. — Dans les règlements par avaries, quand il s'agit de calculer l'indemnité proportionnelle due à l'assuré, on tient compte de tout cela (1) ; faut-il en faire autant quand il s'agit d'apprécier l'importance de la détérioration du navire en vue du délaissement ?

A cet égard il convient de faire une distinction qui est consacrée par la pratique. On doit ajouter aux dépenses proprement dites les intérêts des emprunts auxquels le capitaine ou l'armateur devraient recourir, du moment où il est établi, en fait, qu'un emprunt serait inévitable ; car ces intérêts équivalent au supplément de prix que les fournisseurs et ouvriers exigeaient pour travailler à crédit. Réciproquement on doit déduire du montant des réparations dont le navire aurait besoin, la valeur des vieux matériaux qui resteraient à l'assuré après les réparations ; car cette valeur est un élément de la valeur actuelle du navire, puisque ces matériaux font réellement partie du navire avarié.

Au contraire, il ne faut pas ajouter ici aux frais de réparation matérielle, les frais de relâche, ni en déduire la différence du vieux au neuf ; en effet l'assuré ne supporte ces frais et ne profite de cette différence que quand il fait effectivement procéder aux réparations, ce qui arrive ordinairement lorsqu'il règle par avaries ; mais

(1) V. *supra*, n°s 747-748.

ces frais et cette différence ne peuvent influer sur la valeur vénale d'un navire que l'assuré ne fera certainement pas réparer, puisqu'il veut le délaisser.

778. — Les polices françaises admettent la perte ou détérioration des trois quarts comme cause de délaissement pour les marchandises, mais point pour les navires, parce que, pour les navires, elle ferait double emploi avec l'innavigabilité.

779. — VI. — *Le défaut de nouvelles* est une cause de délaissement d'après l'art. 375 du Code de commerce.

Il y a là une présomption légale analogue à celle que le Droit civil a organisée pour les personnes en cas d'absence : le navire dont on n'a pas de nouvelles depuis longtemps est considéré comme ayant péri corps et biens.

Le délai pendant lequel doit se prolonger le défaut de nouvelles pour donner lieu au délaissement, est de six mois dans les voyages au cabotage, et d'un an dans les voyages au long cours (art. 375 modifié par la loi du 3 mai 1862).

C'est à ce propos que la loi a fixé les limites entre les deux sortes de navigations (art. 377 C. de com.).

780. — Le point de départ du délai est le jour du départ du navire, si on n'a reçu depuis aucune nouvelle, et dans le cas contraire le jour de l'envoi des dernières nouvelles (art. 375).

Toutefois si, par impossible, une assurance avait été conclue plus de six mois ou d'un an après les dernières nouvelles d'un navire en mer, on ne pourrait évidemment faire courir le délai que du jour de la conclusion du contrat ; car si on appliquait alors à la lettre l'art. 375, l'assuré pourrait faire le délaissement aussitôt après la signature de la police, ce qui serait absurde.

781. — La loi n'exige pas que l'assuré prouve le défaut de nouvelles ; pour ne pas lui imposer la preuve,

à peu près impossible, d'un fait négatif, elle s'en rapporte à son affirmation (art. 375) ; c'est à l'assureur de démontrer, s'il y a lieu, que la déclaration de l'assuré n'est pas exacte, en prouvant qu'une personne quelconque a eu des nouvelles du navire depuis moins de six mois ou d'un an.

782 — Le système du Code de commerce sur le défaut de nouvelles s'applique très facilement aux assurances au voyage. Mais, dans les assurances à temps, il était à craindre que les assureurs ne prétendentissent que le sinistre rendu probable par la disparition du navire, avait eu lieu avant le commencement ou après la fin de l'assurance, et qu'ainsi ils n'en étaient pas responsables. Pour empêcher cela, le Code a décidé que « la perte du navire est présumée arrivée dans le « temps de l'assurance » (art. 376).

C'est une seconde présomption qui vient compléter celle résultant du défaut de nouvelles.

Et, quoi qu'en aient dit d'éminents auteurs, cette présomption est générale : elle s'applique aussi bien aux assurances à temps conclues après les dernières nouvelles du navire, qu'à celles conclues auparavant, mais qui auraient pris fin avant l'expiration des délais de l'art. 375 ; cet article, en effet, ne fait aucune distinction de ce genre, et dispose au contraire dans les termes les plus généraux.

Seulement cette présomption n'est pas absolue, et les assureurs pourraient entreprendre de prouver qu'en réalité le sinistre s'est produit, soit avant le commencement, soit après la fin de l'assurance.

783. — Le défaut de nouvelles est toujours une cause de délaissement pour les marchandises et pour le fret en même temps que pour le navire, car dans ce cas le sort des marchandises et le sort du fret sont liés

au sort du navire, les marchandises ayant disparu avec le navire.

Et même il pourrait y avoir disparition, et par conséquent délaissémennt des marchandises seules, si elles n'étaient pas délivrées par l'armateur aux destinataires, sans qu'on sache ce qu'elles sont devenues.

784. — Les polices françaises ont conservé le défaut de nouvelles comme cause de délaissémennt, parce que cela est indispensable pour sortir d'une situation déplorable ; elles ont même abrégé les délais au bout desquels le délaissémennt est alors possible.

785. — VII. — *L'arrêt par un gouvernement* est une cause de délaissémennt d'après l'art. 369 (alin. 5 et 7).

Peu importe que la puissance qui a arrêté le navire soit française ou étrangère, amie ou ennemie, régulière ou insurrectionnelle, car l'inconvénient est toujours le même pour les intéressés.

Mais, dans tous les cas, l'arrêt n'est pas par lui-même un sinistre majeur, comme l'est par exemple la prise, parce qu'il n'entraîne pas la dépossession des objets assurés. Il ne prend ce caractère que s'il se prolonge, parce qu'alors il équivaut en fait à une dépossession ; pour cela il faut qu'il ait duré au moins six mois dans les mers d'Europe, ou un an dans des pays plus éloignés, et seulement un mois et demi ou trois mois s'il s'agissait de marchandises périssables (art. 387 C. de com.).

786. — L'arrêt par un gouvernement est une cause de délaissémennt non seulement pour le navire, mais aussi pour les marchandises lorsque les marchandises sont arrêtées en même temps que le navire. — Mais dans le cas contraire, ce ne serait une cause de délaissémennt que pour le navire.

787. — Les polices françaises n'admettent pas cette cause de délaissémennt.

§ 2. — EXERCICE DU DÉLAISSEMENT

788. — I. — Le délaissement étant un mode anormal d'exercice des droits de l'assuré, il faut, si celui-ci opte pour le délaissement, qu'il le déclare ; il semble même qu'il doit le déclarer par écrit, car le Code de commerce dit que le délaissement doit être « signifié » à l'assureur (art. 382 et 385). Aucune forme spéciale n'est requise pour cette signification, mais le plus sûr est de la faire par acte d'huissier.

Souvent la signification du délaissement a lieu par l'acte même où l'assuré avise l'assureur du sinistre (art. 378 C. de com.).

789. — II. — Les lois maritimes, dans presque tous les pays, imposent à l'assuré qui fait délaissement l'obligation de déclarer à l'assureur les autres assurances ou les emprunts à la grosse qu'il aurait faits ou fait faire sur les choses délaissées (art. 379, alin. 1, C. de com.). C'est qu'en effet ces autres contrats pourraient rendre l'assureur recevable à faire ristourner son assurance comme cumulative (art. 359 C. de com.), et par conséquent à refuser à l'assuré tout ou partie de l'indemnité qu'il réclame (1).

Mais l'assuré n'aurait pas à faire de déclaration négative dans le cas où il n'aurait pas fait d'autres assurances ni d'emprunts à la grosse, car une telle déclaration serait sans intérêt.

789 bis. — Si l'assuré qui aurait à déclarer des assurances ou emprunts à la grosse, n'en faisait pas la déclaration en même temps que la signification du délaiss-

(1) D'après ce motif, la déclaration des autres assurances ou emprunts à la grosse aurait dû être exigée aussi bien en cas de règlement par avaries qu'en cas de délaissement ; mais on ne peut pas étendre les exigences du Code d'un cas à l'autre.

sement, il ne serait pas déchu pour cela du droit de délaisser, mais il ne pourrait pas obtenir le paiement de l'indemnité tant qu'il n'aurait pas fait sa déclaration (art. 379, alin. 2). — S'il faisait intentionnellement une déclaration fausse, il serait privé des effets de l'assurance et perdrat droit à toute indemnité (art. 380). — Enfin s'il faisait par erreur une déclaration inexacte, il devrait être admis à la rectifier.

790. — III. — Il ne suffit pas à l'assuré de notifier à l'assureur son intention de délaisser, car sa prétention pourrait être mal fondée. Il faut, en principe, qu'il obtienne l'acceptation de l'assureur (art. 385 C. de com.).

L'acceptation de l'assureur peut être expresse ou tacite. Par exemple, l'assureur accepterait tacitement le délaissement s'il faisait vendre en son nom des marchandises délaissées. — Mais il ne faudrait pas voir une acceptation tacite du délaissement dans le fait, par l'assureur, de prendre des mesures de sauvetage ; et du reste les assureurs ont soin de faire des réserves formelles à cet égard dans les polices.

790 bis. — Si l'assureur n'accepte pas volontairement le délaissement, il faut que l'assuré fasse constater son droit par la justice, en exerçant *l'action en délaissement* : l'assuré assignera l'assureur devant le tribunal pour faire déclarer le délaissement valable (art. 385 C. de com.).

791. — IV. — Comme le délaissement est quelque chose d'exceptionnel, la loi a fixé l'époque à laquelle il peut être fait.

D'abord le délaissement ne peut pas être fait à l'avance, avant tout sinistre (art. 370), car ce serait, de la part de l'assuré, s'interdire le droit de se contenter d'un règlement par avaries.

Puis, une fois un sinistre majeur arrivé, l'assuré doit faire le délaissement dans un délai de six mois à

partir du jour où il a lui-même reçu la nouvelle du sinistre, si ce sinistre est arrivé sur les côtes d'Europe ou dans la Méditerranée, et dans un délai d'un an à dix-huit mois, si le sinistre est arrivé dans les autres parties du monde (art. 373 C. de com.) (1). — Mais la convention pourrait modifier ces délais.

Dans les délais ainsi fixés, l'assuré doit, non seulement notifier à l'assureur son intention de délaisser, mais encore obtenir l'acceptation de l'assureur, ou sinon intenter l'action en délaissement (art. 431 C. de com.). Sans cela il ne serait plus recevable à faire le délaissement (art. 373, alin. dernier) ; mais il lui resterait la ressource du règlement par avaries.

792. — Mais à quel moment le délaissement devient-il définitif ?

Cette question a une grande importance à un double point de vue : c'est seulement quand le délaissement sera définitif, qu'il constituera un droit acquis pour les deux parties ; jusque-là il pourrait être rendu impossible, soit par la volonté de l'assuré qui, revenant sur sa première décision, lui préférerait un règlement par avaries, soit par un changement dans l'état matériel des choses qui ferait disparaître la cause du délaissement en diminuant après coup la gravité du sinistre subi par les choses assurées.

Au premier point de vue, on est d'accord pour décider que le délaissement ne devient irrévocabile que par l'acceptation de l'assureur ou par un jugement de validation ; jusque-là le délaissement n'est guère

(1) Lorsqu'il s'agit d'un sinistre majeur qui ne se réalise lui-même qu'au bout d'un certain temps, comme le défaut de nouvelles et l'arrêt du navire par un gouvernement, ce n'est qu'à l'expiration de ce temps que commencent à courir les délais du délaissement (art. 375).

qu'à l'état de projet, et l'assuré n'est pas plus lié que l'assureur.

Au second point de vue, au contraire, la question est très discutée. La pratique, tant ancienne que moderne, a toujours admis que, du moment où l'un des événements considérés comme sinistres majeurs par la police, ou par la loi dans le silence de la police, s'est produit, il y a pour l'assuré droit acquis au délaissement, et que ce droit ne peut pas lui être enlevé par des événements postérieurs, lors même que ces événements se produiraient avant la signification du délaissement.

Par exemple, un navire ou des marchandises ont été pris par des ennemis ; alors même qu'ils seraient ensuite relâchés sans rançon ou repris, ils pourraient être l'objet d'un délaissement. — De même, un navire et sa cargaison ont fait naufrage, mais ils ont été ensuite retirés du fond de la mer ; n'importe, il y aura lieu au délaissement malgré le sauvetage. — De même d'un navire échoué, puis renfloué, etc.

En effet, dit-on, les causes de délaissement reposent sur une présomption légale de perte entière des choses assurées ; et cette présomption est irréfragable, elle subsiste alors même qu'elle serait démentie par les faits, car l'article 369 établit les cas de délaissement sans faire aucune réserve. Cela est d'ailleurs conforme au but que s'est proposé le législateur maritime en organisant le délaissement, et qui est d'arriver à un règlement très rapide de l'assurance : il ne faut pas que les assurés aient intérêt à faire traîner les choses en longueur, dans l'espoir que des circonstances survenues après coup rendront le délaissement impossible ; il ne faut pas non plus que les assurés soient détournés, par la crainte de perdre le droit de délaisser, de travailler à restreindre l'importance du sinistre, comme ils en ont le devoir.

Donc, dit-on, une fois ouvert au profit de l'assuré, le droit au délaissement subsiste quoi qu'il arrive, et si l'assureur prenait prétexte des changements survenus pour refuser le délaissement, la justice briserait sa résistance en validant le délaissement.

Ce système, qui avait déjà été combattu très vivement par Valin et Pothier dans l'ancien Droit, est condamné par les conséquences auxquelles il aboutit : quand les faits sont venus démontrer que le sinistre dont l'assuré se plaint ne s'est pas produit ou n'a pas la gravité qu'on lui attribuait, il est déraisonnable et révoltant que l'assuré puisse invoquer un présumé sinistre majeur qui n'a jamais existé ou qui n'existe plus, pour imposer à l'assureur un délaissement qui n'a pas de cause.

Sans doute, dans les cas de délaissement admis par la loi, il y a une présomption de perte totale des choses assurées ; mais rien n'indique que cette présomption soit irréfragable, et il est au contraire tout naturel qu'elle puisse être renversée. L'article 369 ne s'y oppose nullement, car il se borne à énumérer les sinistres qui donnent ouverture au délaissement, sans dire ce qui arriverait dans le cas où ils disparaîtraient.

A côté de ce texte qui n'a aucune portée dans le débat, il y en a un autre qui est décisif contre le système de la jurisprudence ; c'est l'article 385. Cet article déclare, dans son 2^e alinéa, qu'une fois « le délaissement accepté ou jugé valable, l'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée » ; d'où il résulte qu'il pouvait s'en dispenser jusque là, même après l'ouverture du droit au délaissement. Ainsi, d'après le texte même de la loi, c'est seulement par l'acceptation de l'assureur ou par un jugement de validation que le délaissement devient définitif. Donc si, avant ce moment, la cause du délais-

sement avait disparu, le délaissement ne serait plus possible.

D'ailleurs il serait inconcevable que le délaissement, même signifié à l'assureur, fût empêché par un changement de volonté de l'assuré, et qu'il ne le fût pas par la disparition matérielle de sa cause. La logique exige qu'à l'un des points de vue comme à l'autre, le délaissement ne devienne définitif que par son acceptation ou sa validation.

793. — V. — Le délaissement étant un acte d'aliénation, il ne peut être fait que par le propriétaire des choses assurées ; il ne pourrait pas l'être par un assuré non propriétaire, comme un dépositaire, un créancier.

Par la même raison le mandat de faire le délaissement pour le compte du propriétaire ne pourrait être qu'un mandat spécial (art. 1988 C. civil) ; par suite ni le capitaine, ni un armateur-gérant ne seraient en droit de faire délaissement en leur seule qualité.

794. — VI. — Le délaissement étant un règlement à forfait, il doit être fait par l'assuré et reçu par l'assureur sans réserves ; « il ne peut être partiel ni conditionnel » (art. 372, alin. 1, C. de com.).

Le délaissement doit être pur et simple ; car une condition qui y serait mise l'empêcherait d'atteindre son but, en retardant le règlement définitif de l'assurance.

Le délaissement doit aussi être total ; car s'il ne comprenait qu'une partie des choses assurées, il dégénérerait en abus. — Toutefois cette généralité, ou indissimilité du délaissement comporte une double limitation : « il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque » (art. 372, alin. 2).

795. — D'abord l'assuré n'est tenu de délaisser que les objets assurés, et que dans la mesure où ils sont assurés. Si donc plusieurs biens appartenant à la même

personne avaient été assurés séparément, soit par des assurances distinctes, soit par une seule assurance mais avec division par séries, l'assuré pourrait prendre un parti différent pour chacun d'eux, délaisser les uns et régler par avaries pour les autres.

De même, si un seul et même objet avait été assuré partiellement par plusieurs assureurs, l'assuré ne devrait délaisser à chacun des assureurs qu'une partie de la chose correspondant à la part de chacun des assureurs dans le montant total des assurances ; il pourrait même ne faire le délaissement qu'à l'égard de certains assureurs, et régler par avaries avec les autres.

Enfin si un objet n'a été assuré que pour une partie de sa valeur, l'assuré n'est tenu de délaisser qu'une partie de cet objet correspondant à la valeur assurée, et il peut conserver le reste, parce qu'il est resté son propre assureur pour le surplus.

796. — En second lieu, l'assuré n'est tenu de délaisser que les objets qui étaient en risque au moment du sinistre qui a donné lieu au délaissement. Si donc parmi des marchandises assurées, certaines ont été déchargées en route avant le sinistre, l'assuré n'a pas à les comprendre dans le délaissement, parce qu'elles ont cessé d'être couvertes par l'assurance ; il ne doit délaisser que celles qui étaient encore à bord au moment de l'accident.

797. — Avec les objets assurés, et en plus d'eux ou à leur place, l'assuré doit délaisser les droits et actions qu'il peut avoir contre des tiers à l'occasion de ces objets. Par exemple, si la perte ou la détérioration des objets assurés a été amenée par la faute d'un tiers, ou par un sacrifice volontaire du capitaine constituant une avarie commune, l'assuré devra délaisser son action en dommages-intérêts ou son action en contribution. En effet cette action représente en tout ou en partie

les objets assurés ; d'ailleurs si l'assuré conservait son action contre les tiers tout en réclamant une indemnité intégrale à l'assureur, le total de ces deux éléments dépasserait peut-être la perte subie par lui, et il serait enrichi par l'assurance, ce qui n'est pas admissible.

798. — Sous l'empire du Code de commerce primitif, l'assuré sur corps devait en outre délaisser le fret de son navire (art. 386). C'était encore une conséquence du système général emprunté à l'ancien Droit sur les assurances : l'assurance devait remplacer l'assuré, après un sinistre, seulement dans la situation où il était avant le départ ; donc le propriétaire d'un navire ne pouvait pas se faire rembourser la valeur de son navire au départ et garder en même temps le fret gagné par ce navire pendant le voyage.

A l'inverse, les lois étrangères qui admettaient un système d'assurances plus large, n'avaient jamais imposé à l'assuré sur corps de délaisser le fret avec le navire. Notre loi de 1885, qui a élargi chez nous le cadre des assurances maritimes, a abrogé l'art. 386 du Code de commerce, et par suite aujourd'hui, en France comme dans les autres pays maritimes, le fret n'est plus compris dans le délaissement du navire.

798 bis. — Mais si le fret avait été assuré, en vertu précisément de la loi de 1885, et s'il avait été atteint par un sinistre majeur qui aurait frappé le navire ou les marchandises, l'assuré sur fret pourrait faire le délaissement du fret, pour s'en faire rembourser le montant intégral par son assureur.

EFFETS DU DÉLAISSEMENT

799. — Le délaissement a un double effet : il oblige l'assureur à payer à l'assuré l'intégralité de l'indem-

nité d'assurance, et par contre il transfère à l'assureur tous les droits de l'assuré sur les choses assurées.

800. — I. — L'assureur auquel le délaissement est fait, doit payer à l'assuré l'intégralité de l'indemnité d'assurance, bien que la perte des choses assurées ne soit pas totale ou qu'elle ne soit pas prouvée. Et il en est ainsi presque toujours alors même que l'assureur aurait stipulé des franchises, car la plupart des polices écartent les franchises en cas de délaissement.

Donc dans les assurances limitées, les seules qui soient pratiquées, l'assuré recevra toute la somme assurée ; sauf que, dans les assurances sur facultés, si une partie des marchandises assurées avait été déchargée en route avant le sinistre, l'assuré ne pourrait évidemment réclamer une indemnité supérieure à la valeur des marchandises restées en risque (1).

Il résulte de là que la détermination de l'indemnité est aussi simple en cas de délaissement qu'elle est compliquée dans les règlements par avaries. C'est un des grands avantages du délaissement.

801. — Il peut même se faire que, par suite du délaissement, l'assuré ait droit à plus que la somme assurée,

(1) Et même rigoureusement, en pareil cas, si les marchandises dont partie a été déchargée en route, n'avaient pas été assurées pour toute leur valeur, l'assureur ne devrait payer qu'une partie de la somme assurée proportionnelle à la valeur des marchandises restées à bord. — Exemple : cargaison valant 50.000 francs, assurée pour 25.000, et un cinquième déchargé avant sinistre ; rigoureusement l'assuré qui délaissé les $4/5^{\text{es}}$ restés à bord, ne devrait pouvoir se faire payer que les $4/5^{\text{es}}$ de la somme assurée, soit 20.000 francs.

Mais, pour simplifier, on a toujours admis que, malgré les déchargements partiels, l'assureur ne peut pas refuser une indemnité qui n'est supérieure ni à la somme assurée, ni à la valeur des choses restées en risque, donc ici 25.000 fr.

par une exception très notable au principe qui fait de la somme assurée le maximum de l'indemnité d'assurance. Si, après le sinistre majeur, l'assuré a fait des frais de sauvetage, il est en droit de se les faire rembourser par l'assureur en plus de la somme assurée (art. 381, alin. 2, C. de com.) ; c'est qu'en effet, à partir du moment où le droit au délaissement s'est ouvert pour l'assuré, celui-ci a agi, non plus dans son intérêt propre, mais comme gérant d'affaires de l'assureur (art. 1375 C. civil) ; aussi l'assuré a-t-il droit même aux intérêts de ses déboursés (art. 2001 C. civil).

Et la loi admet l'assuré à se faire rembourser ses frais de sauvetage « sur son affirmation », parce que les circonstances n'ont guère permis à l'assuré de se munir de justifications régulières ; seulement l'assureur pourrait, bien entendu, faire la preuve contraire.

801 bis. — Cependant, de peur que les obligations de l'assureur ne devinssent trop lourdes, le Code de commerce n'a alloué à l'assuré ses frais de sauvetage que « jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés » (art. 381 *in fine*), c'est-à-dire dans la mesure du résultat obtenu.

C'est une dérogation notable aux principes ordinaires, car d'après le droit commun, un gérant d'affaires a droit de se faire rembourser la totalité de ses dépenses par cela seul qu'elles étaient utiles en soi, sans qu'on puisse lui opposer qu'elles ont produit un résultat inférieur à leur montant. — Et cette dérogation, introduite dans l'intérêt des assureurs, se retourne contre eux, en faisant hésiter les assurés devant un sauvetage dont le résultat est problématique. Aussi les assureurs renoncent-ils souvent au bénéfice de cette disposition regrettable, en donnant aux assurés mandat de faire tous les frais de sauvetage nécessaires ; alors les assurés ont droit

au remboursement total des frais légitimement faits par eux, conformément à l'article 1998 du Code civil.

802. — II. — En retour de la lourde charge qu'il impose à l'assureur, le délaissement lui confère la propriété des objets assurés, ou de ce qui en reste ; il comporte une sorte de cession faite par l'assuré à l'assureur de tous les droits qu'il peut avoir sur les objets assurés, ou relativement à ces objets.

Par suite l'assureur acquiert, non seulement la propriété telle quelle des objets délaissés, mais aussi tous les droits et actions relatifs à ces objets, tels qu'un recours pour abordage, une action en contribution pour avarie commune, etc.

803. — Mais en même temps qu'il est subrogé aux droits de l'assuré relativement aux objets délaissés, l'assureur succède aussi, en principe, aux dettes de l'assuré qui constituent des charges de ces objets, et qui sont corrélatives au voyage ou au temps pour lesquels l'assurance a été faite. — Par exemple, l'assureur sur corps qui reçoit le délaissement du navire, devient responsable des dettes contractées pendant le voyage pour les besoins du navire ; l'assureur sur facultés auquel des marchandises sont délaissées, devient débiteur du fret qui serait dû pour ces marchandises ; l'assureur sur fret auquel le fret est délaissé, doit supporter, en principe, les dépenses de la navigation et les loyers de l'équipage pendant le voyage assuré.

Cependant, du moment où l'assurance est limitée, l'assureur ne peut être tenu de payer quoi que ce soit en plus de la somme assurée, qui est la limite de ses obligations, et par conséquent il ne peut être chargé d'aucune dette après avoir versé à l'assuré la somme assurée ; finalement la subrogation de l'assureur

dans les dettes de l'assuré n'existe guère qu'en théorie (1).

804. — L'effet translatif du délaissement devenu définitif remonte dans le passé jusqu'à « l'époque du délaissement », selon l'expression un peu vague de l'art. 385 (alin. 1), c'est-à-dire au jour du sinistre majeur. En effet, dès ce jour, le droit de l'assuré a été ouvert, et il ne faut pas que les formalités que l'assuré a dû remplir pour réaliser son droit l'empêchent d'être dans la même situation que si le délaissement avait pu être fait instantanément.

Cette rétroactivité du délaissement a des conséquences intéressantes, entre autres la suivante : quand un navire est délaissé, l'assureur sur corps devient responsable des faits et fautes du capitaine depuis le sinistre majeur, alors même qu'il n'aurait pas pris à sa charge la baraterie de patron, car le capitaine est considéré comme ayant été son préposé depuis ce moment.

805. — L'effet translatif du délaissement a fait naître une question délicate : le propriétaire d'un navire peut-il le délaisser à son assureur après en avoir fait abandon à ses créanciers maritimes, ou réciproquement ?

L'affirmative est indispensable en pratique, et est couramment admise.

Cependant elle serait impossible à justifier en droit s'il fallait considérer l'abandon comme translatif de propriété, ainsi que le délaissement ; car deux actes translatifs de propriété sur le même objet sont incompatibles.

(1) Seulement l'assureur reste exposé, comme détenteur des objets délaissés, à être contraint par des créanciers ayant privilège ou hypothèque sur ces objets, de payer des dettes que, vis-à-vis de l'assuré, il ne devrait pas supporter. Alors il aurait contre celui-ci un recours en remboursement.

La difficulté disparaît quand on a reconnu que l'abandon n'est pas translatif (1). Il résulte immédiatement de là, en effet, que l'assuré peut parfaitement délaisser le navire qu'il avait précédemment abandonné, puisqu'il en est encore propriétaire.

Quant à l'abandon que l'assuré voudrait faire à ses créanciers après avoir délaissé le navire à son assureur, il est possible aussi, malgré que l'assuré ait cessé par le délaissement d'être propriétaire, parce que les biens délaissés ne passent aux assureurs qu'avec les charges dont ils sont grevés (2) ; or le navire était en quelque sorte grevé de la faculté d'abandon, et l'assureur doit souffrir que l'assuré use de cette faculté pour mettre sa fortune de terre à l'abri des poursuites de ses créanciers maritimes.

Ainsi l'abandon et le délaissement peuvent être faits concurremment. Seulement il reste alors à régler la situation respective de l'assureur et des créanciers.

Les créanciers pourront se payer sur le navire sans tenir compte de l'assurance, qui est pour eux *res inter alios acta* et ne doit pas leur nuire. L'assureur ne pourra pas s'en plaindre s'il s'agit de créances constituant des avaries-frais dont il est responsable ; autrement il déduirait du montant de l'indemnité par lui due à l'assuré la valeur du navire qui lui est enlevée par les créanciers, et ainsi l'abandon ne lui préjudiciera pas.

Finalement l'abandon et le délaissement coexisteront sans inconvenient pour personne.

Il va de soi que, si l'abandon n'avait pas été fait par l'assuré, l'assureur, une fois mis à la place de l'assuré par le délaissement, pourrait le faire pour éviter les poursuites des créanciers de l'assuré.

(1) et (2) V. *supra*, n°s 270 et 803.

§ 4. — RÉVOCATION DU DÉLAISSEMENT

806. — Le délaissement, même devenu définitif par son acceptation ou sa validation, pourrait toujours être révoqué par le consentement mutuel de l'assuré et de l'assureur.

807. — Il faut admettre aussi qu'il pourrait être résolu par jugement, sur la demande de l'assuré, faute par l'assureur de payer à l'assuré la somme assurée.

L'équité le demande, car si l'assuré ne réussit pas à se faire indemniser des avaries subies par les choses assurées, c'est bien le moins qu'il puisse reprendre ces choses telles quelles.

La loi le veut, car le délaissement n'est pas seulement, comme on l'a enseigné à tort, une conséquence du contrat d'assurance ; c'est en lui-même un contrat consécutif à l'assurance, puisqu'il n'est définitivement formé que par l'acceptation de l'assureur, ou par un jugement suppléant à cette acceptation ; et c'est un contrat synallagmatique, puisque l'assuré transfère à l'assureur la propriété des choses assurées, contre paiement d'une somme d'argent. Comme tel le délaissement est résoluble pour inexécution des obligations de l'assureur, en vertu du principe général posé par l'article 1184 du Code civil.

SECTION III

Paiement de l'indemnité

808. — I. — En principe, l'indemnité doit être payée dès que l'assuré a justifié de son droit.

Mais en cas de délaissement, l'assureur a, d'après la loi elle-même, un délai de trois mois après la signification du délaissement (art. 382 C. de com.).

Du reste les polices donnent ordinairement aux assureurs, même pour le cas de règlement par avaries, un délai d'un mois après la remise des pièces justificatives.

809. — Les contradictions que l'assureur opposerait à la demande de l'assuré, ne retarderaient pas nécessairement le paiement de l'indemnité ; la loi ne l'a pas voulu, parce qu'il peut y avoir urgence pour l'assuré à être indemnisé. Pourtant, comme la résistance de l'assureur pourrait être fondée, la loi a laissé aux juges le soin de statuer d'après les circonstances : le tribunal peut refuser toute indemnité à l'assuré ; ou au contraire condamner l'assureur à payer l'indemnité immédiatement ; ou enfin le condamner à payer provisoirement, et moyennant caution fournie par l'assuré pour le cas où, examen fait de l'affaire au fond, l'assuré aurait à restituer tout ou partie de l'indemnité (art. 384, alin. 2, C. de com.).

810. — II. — L'indemnité doit être payée par l'assureur avec lequel l'assuré a contracté ; peu importerait que l'assureur se fût retiré des affaires en cédant son portefeuille, c'est-à-dire en cédant sa clientèle, car il ne dépendait pas de l'assureur de se dégager de ses obligations par sa seule volonté.

Si l'assuré avait traité avec plusieurs assureurs, l'indemnité devrait être payée par ceux-ci proportionnellement à la somme assurée par chacun d'eux (art. 360 C. de com.). Et à moins de conventions spéciales, les divers assureurs ne seraient pas solidaires les uns des autres (art. 1202 C. civil).

811. — III. — L'indemnité doit être payée à l'assuré, ou à son cessionnaire, ou encore au mandataire de l'un ou de l'autre.

Lors même que l'assurance aurait été faite par un mandataire, commissionnaire ou gérant d'affaires,

l'assuré n'en aurait pas moins le droit de réclamer directement l'indemnité à l'assureur ; ainsi le veulent à la fois les principes spéciaux du contrat d'assurance et les règles du droit commun, car l'assuré est le véritable intéressé, et c'est pour lui que le contrat a été conclu.

812. — Le demandeur en indemnité doit établir sa qualité d'assuré, ou de représentant de l'assuré. Il fera cette preuve d'une manière différente selon sa qualité.

Quand l'assuré a conclu lui-même l'assurance pour son compte et en son nom personnel, et qu'il en réclame lui-même le bénéfice, il faut, mais il suffit qu'il produise la police qui a été rédigée à son profit.

Il en serait de même si l'assuré invoquait une assurance faite pour lui par un mandataire qui l'aurait nommé, ou encore une assurance pour compte de qui il appartiendra (1).

Quand l'assuré a été représenté au contrat par un commissionnaire ou un gérant d'affaires qui ne l'ont pas nommé, il faut qu'il établisse que c'est pour son compte que l'assurance a été conclue (2) ; et il peut le faire par tous les moyens.

Si l'assuré actuel est l'héritier ou successeur universel de l'assuré originaire, il doit établir sa vocation héréditaire par les moyens admis à cette fin par le droit commun.

S'il était cessionnaire de l'assurance, il devrait établir que le bénéfice du contrat lui a été régulièrement

(1) et (2) Lorsque l'assuré réclame indemnité en vertu d'une assurance faite par un mandataire, commissionnaire, gérant d'affaires, ou en vertu d'une assurance pour compte de qui il appartiendra, l'assureur ne peut pas lui opposer les exceptions qu'il aurait contre le souscripteur de la police personnellement ; mais il peut lui opposer toutes les exceptions inhérentes à l'assurance elle-même, notamment les nullités de l'assurance et les primes impayées.

transmis par le titulaire originaire ; cette preuve résulterait, soit d'une signification faite à l'assureur, soit d'un endossement de la police, soit de la simple possession de la police, selon que l'assurance est constatée par une police nominative, ou à ordre, ou au porteur (1).

Lorsque le demandeur en indemnité est un mandataire de l'assuré, il faut qu'il justifie du pouvoir qui lui a été donné par l'assuré de toucher l'indemnité ; mais il n'est pas nécessaire qu'il soit muni d'un pouvoir écrit : en pratique on considère le fait d'être porteur de la police comme valant mandat de toucher l'indemnité.

812 bis. — Il ne suffirait pas que le demandeur en indemnité prouvât qu'il s'est rendu acquéreur des choses assurées. En effet l'assurance n'est pas une annexe des objets assurés qui les suivrait en toutes mains, d'autant moins que l'assureur ne s'est pas engagé à indemniser n'importe qui. Donc, pour réclamer le bénéfice de l'assurance, il faut que l'acquéreur des choses assurées soit en outre cessionnaire de la police, ou du moins qu'il ait été agréé par l'assureur.

(1) Lorsque l'assuré réclame indemnité en vertu d'une cession de la police, la question de savoir si l'assureur peut lui opposer les exceptions qu'il avait contre l'assuré originaire dépend de la forme de la police.

Si la police est nominative, l'assuré actuel est passible de toutes les exceptions opposables à son cédant, même de celles ayant un caractère personnel.

Au contraire si la police est à ordre ou au porteur, l'assuré actuel ne peut pas avoir à souffrir des exceptions qui étaient opposables à son cédant personnellement ; mais il peut se voir opposer par l'assureur les exceptions inhérentes à l'assurance : primes impayées, et nullités de l'assurance, y compris la nullité pour réticence de l'assuré, qui est basée sur une erreur de l'assureur. Ainsi le veulent les principes du droit commun.

813. — Ce n'est même pas assez, pour le demandeur en indemnité, d'établir sa qualité d'assuré ou de représentant de l'assuré ; il faut encore qu'il démontre qu'il a lui-même, ou que celui qu'il représente a un intérêt personnel à la conservation des choses assurées, — c'est-à-dire un droit sur ces choses ou une responsabilité relativement à ces choses ; car sans intérêt, pas d'action, ni même d'assurance.

D'où il résulte que si l'assuré avait aliéné les choses assurées, il ne pourrait plus demander d'indemnité en cas de sinistre subi par ces choses, alors même qu'il serait resté titulaire de l'assurance faute de l'avoir transmise à l'acquéreur ; car il aurait cessé d'être intéressé à leur conservation. Et finalement, en cas d'aliénation des choses assurées non accompagnée de la cession de l'assurance, l'assureur n'aurait à payer d'indemnité à personne : ni à l'acquéreur, faute de qualité, ni à l'aliénateur, faute d'intérêt.

Le demandeur en indemnité fera la preuve de son intérêt (ou de l'intérêt de la personne qu'il représente) au moyen des titres qui constatent les opérations juridiques d'où découlent ses droits ou sa responsabilité.

813 bis. — Toutefois le demandeur en indemnité serait dispensé de faire la preuve de l'intérêt qu'il a ou qu'il représente, s'il avait été convenu dans le contrat que l'indemnité serait payée, en cas de sinistre, sans justification ; clause anormale, sans doute, mais licite ; car le demandeur n'en devrait pas moins faire la preuve de sa qualité, et quant à la preuve de l'intérêt, elle serait seulement déplacée, l'assureur ayant toujours la ressource de démontrer l'absence d'intérêt du demandeur.

814. — IV. — Le paiement de l'indemnité libère, jusqu'à due concurrence, l'assureur de la dette qu'il avait contractée éventuellement envers l'assuré.

En même temps ce paiement ouvre à l'assureur un recours contre des tiers lorsque, par suite des circonstances dans lesquelles s'est produit le sinistre réparé pécuniairement par l'assureur, ce sinistre engage à un titre quelconque la responsabilité de ces tiers, notamment lorsqu'il a été provoqué par eux (exemple, un abordage fautif).

Alors les principes généraux donnent à l'assureur deux voies de recours : la subrogation dans les droits de l'assuré contre les tiers, et une action directe et personnelle en dommages-intérêts contre les tiers.

815. — Jusqu'ici il a toujours été admis par la doctrine, et il est encore reconnu en pratique, que les assureurs maritimes sont légalement subrogés aux droits et actions que les assurés peuvent avoir contre des tiers à raison des sinistres dont les assurés se sont fait indemniser par les assureurs. Cette solution est solidement basée sur l'article 1251 du Code civil, qui déclare subrogé celui qui « étant tenu avec d'autres « ou pour d'autres, a payé la dette » (1).

Mais, par une singulière contradiction, la jurisprudence et une partie de la doctrine contemporaine dénient la subrogation légale aux assureurs terrestres ; pour arriver à ce résultat, qu'on pourrait essayer de faire subir aux assureurs maritimes, on a mis de côté la règle posée par le Code civil, en équivoquant sur le sens et la portée de l'article 1251.

Seulement on a été entraîné alors à prétendre que les actions en responsabilité contre les tiers restaient sur la tête des assurés ; ceux-ci pourraient donc exercer encore ces actions après s'être fait indemniser par les assureurs, et en cumuler l'émolument avec les indem-

(1) DEMOLOMBE, *Cours de Code Napoléon*, XXVII, nos 595-598.

nités d'assurance. — Puis, pour justifier cette conséquence monstrueuse, qui permettrait aux assurés de profiter des sinistres pour s'enrichir, en touchant des deux mains à la fois, on en est venu à soutenir que l'assurance est moins un *procédé d'indemnisation* qu'un *procédé de capitalisation* ; c'est-à-dire qu'on a remis en question la notion fondamentale de l'assurance.

Et on a oublié une chose : si les assurés avaient commencé par se faire donner des dommages-intérêts par les tiers responsables du sinistre, ils ne seraient certainement pas recevables à réclamer une indemnité totale à leurs assureurs ; car ceux-ci ne leur doivent qu'une indemnité correspondant au préjudice pécuniaire éprouvé par les assurés, et ce préjudice n'existe plus dans la mesure où il a été réparé par les tiers responsables. Donc quand les assurés, pour aller plus vite, commencent par se faire indemniser par les assureurs, ils doivent laisser ceux-ci agir ensuite à leur place en responsabilité contre les tiers, et récupérer par là la partie de l'indemnité que, dans l'autre hypothèse, ils n'auraient pas eue à payer ; car les droits des assurés ne peuvent pas varier du simple au double selon l'ordre chronologique dans lequel ils sont exercés.

Enfin, et ceci tranche la question, la subrogation des assureurs dans les actions en responsabilité des assurés, était écrite en toutes lettres dans la première loi sur l'hypothèque des navires (loi du 10 décembre 1874, art. 17), et elle est encore formellement consacrée par la loi du 29 décembre 1905 (art. 11) au profit de la Caisse nationale de prévoyance des marins français, qui, d'après son organisation et d'après les déclarations de ses rédacteurs, est une sorte d'assurance mutuelle contre les accidents.

815 bis. — Mais, bien entendu, l'assureur n'est subrogé aux droits de l'assuré que jusqu'à concurrence

de ce qu'il a payé à celui-ci. Si donc, l'assurance étant partielle, la responsabilité des tiers était d'un montant supérieur à celui de l'indemnité d'assurance, l'assuré pourrait encore agir en responsabilité pour le surplus contre les tiers, afin d'arriver, si possible, à obtenir une réparation complète du préjudice subi par lui.

816. — D'un autre côté, il est très généralement reconnu que, toutes les fois que le sinistre pour lequel l'assureur a dû payer indemnité a été causé par la faute d'un tiers, l'assureur a, de son propre chef, une action en dommages-intérêts contre ce tiers. Et cette solution est, elle aussi, solidement basée sur l'art. 1382 du Code civil.

Cependant les adversaires systématiques des assureurs ont entrepris de leur enlever aussi ce droit. Pour cela ils ont imaginé de nier que le paiement d'une indemnité constitue un préjudice pour l'assureur ; c'est seulement, ont-ils dit, la conséquence de la situation que l'assureur s'est librement faite en concluant un contrat essentiellement aléatoire ; d'ailleurs ce n'est pas à même son patrimoine que l'assureur paie l'indemnité, mais sur le fond de primes qu'il a constitué avec les versements de sa clientèle d'assurés, de sorte que le paiement de l'indemnité ne l'appauvrit pas en réalité.

Ce raisonnement spéculatif n'empêchera pas le simple bon sens de penser qu'une personne qui a contracté une dette aléatoire, est en perte lorsque la réalisation de l'aléa la met dans la nécessité de payer cette dette ; et cela quand même, en prévision de cette éventualité, elle aurait constitué un fond de réserve. C'est d'autant plus vrai que si cette éventualité se multipliait au delà des probabilités envisagées par cette personne, son fond de réserve deviendrait insuffisant, ou tout au moins ne lui laisserait pas le boni en vue duquel elle

avait très légitimement entrepris l'ensemble de ses opérations.

L'assureur est donc parfaitement fondé, en vertu de l'article 1382 du Code civil, à intenter une action en dommages-intérêts contre le tiers dont la faute a causé le sinistre couvert par l'assureur.

816 bis. — Seulement si, par suite de leurs conventions particulières, l'assureur avait dû payer à l'assuré une indemnité supérieure au dommage réellement subi par l'assuré (par exemple, en cas de délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts), l'assureur ne devrait évidemment être admis à demander au tiers que la réparation du dommage réel, car c'est seulement de cela que l'auteur d'une faute est responsable.

Il résulte de là que l'action directe contre les tiers ne serait vraiment utile à l'assureur que s'il ne pouvait pas jouir de la subrogation dans les droits de l'assuré.

CHAPITRE IX

Dissolution et résiliation de l'assurance

817. — L'ensemble des cas où l'assurance disparaît, en tout ou en partie, autrement que par le jeu normal du contrat, est désigné par le mot de *ristourne*. Mais si l'on envisage tous les cas possibles de disparition de l'assurance, l'exactitude des idées demande qu'on distingue, ici comme partout, la dissolution, l'inexistence, la nullité et la résolution du contrat.

818. — I. — Comme tout contrat temporaire, l'assurance prend fin par l'expiration du temps pour lequel elle a été faite.

Elle prend fin aussi par la perte totale de la chose assurée, et, en cas de perte partielle, elle disparaît en partie ; car elle produit alors tout son effet, ou partie de son effet, et la responsabilité de l'assureur est éteinte en tout ou en partie par le paiement de l'indemnité.

Toutefois il peut résulter de la convention ou des usages que si, après un sinistre partiel, l'assuré continue à payer intégralement la prime, l'assurance sera maintenue à son chiffre primitif.

819. — II. — Comme toute autre convention, l'assurance est inexistante quand elle manque de l'un de ses éléments essentiels ; par exemple s'il n'y a pas de mise en risque, ou encore si les choses assurées n'existaient plus au moment de la conclusion du contrat.

Toutefois la loi, par une disposition spéciale, admet que des risques putatifs ou une existence putative des

choses assurées suffisent pour donner vie aux assurances maritimes (art. 365 C. de com.).

820. — **III.** — Comme tous les contrats, l'assurance est annulable, soit pour incapacité de l'une des parties, soit pour vice de son consentement ; et même la nullité pour vices du consentement est appliquée ici d'une manière exceptionnellement large, en ce que la réticence de l'assuré est considérée comme viciant le consentement de l'assureur (art. 348 C. de com.).

En outre l'assurance est susceptible de deux causes de nullité spéciales, l'excès et le cumul (art. 357-359 C. de com.).

821. — **IV.** — L'assurance peut, comme tous les contrats, être révoquée ou résiliée par le consentement mutuel des parties ; ou bien être résolue de plein droit par l'effet d'une condition résolutoire expresse à laquelle elle aurait été subordonnée, par exemple par la surveillance d'une guerre.

822 — **V.** — Etant un contrat successif dont les effets s'échelonnent sur toute la durée des relations des parties, en se renouvelant en quelque sorte chaque jour, l'assurance peut être résolue en justice à raison de l'aggravation des risques par le fait de l'assuré.

D'un autre côté, en tant que contrat synallagmatique, l'assurance peut aussi être résolue en justice pour inexécution des obligations de l'une des parties (art. 1184 C. civil) ; par exemple pour défaut de paiement régulier des primes par l'assuré.

823. — Et même ce principe a reçu ici une extension considérable. — D'après l'article 346 du Code de commerce, le seul fait de la faillite de l'une des parties autorise l'autre à demander la résiliation de l'assurance.

Cela est certainement exceptionnel, car, en droit commun, la faillite de l'une des parties n'est pas par elle-même une cause de résolution des contrats ; elle

est seulement une chance de résolution, en ce sens qu'elle amènera probablement l'inexécution du contrat par le failli ; mais la partie restée solvable doit attendre, pour demander la résolution, de voir si le contrat ne sera pas exécuté par les syndics de la faillite, précisément pour éviter la résolution dans l'intérêt des créanciers. — Au contraire, dans les assurances, par cela seul que l'une des parties est en faillite, et alors même qu'elle n'aurait pas manqué à ses obligations, l'autre partie est autorisée par la loi à demander immédiatement la résolution du contrat.

C'est qu'en effet les craintes que peut concevoir cette partie sont ici particulièrement graves. — Lorsque c'est l'assuré qui est en faillite, il serait fort rigoureux pour l'assureur de rester chargé d'une responsabilité parfois très lourde, avec la perspective de ne pas être payé des primes correspondantes ; — lorsque c'est l'assureur qui est failli, l'assuré n'a plus la sécurité qu'il avait achetée, et il n'aurait même pas la ressource, si l'assurance tenait toujours, de chercher à trouver cette sécurité dans une autre assurance, car cette autre assurance serait nulle comme cumulative. — Il est donc très utile de sortir le plus vite possible d'une situation très fausse en faisant tomber l'assurance.

824. — Il n'est même pas nécessaire pour cela qu'il y ait faillite déclarée ; le seul fait de la cessation des paiements suffirait, car ce fait met le commerçant en état virtuel de faillite (art. 437 C. de com.).

Il faut en dire autant de la liquidation judiciaire, et pour un assuré non commerçant, de la déconfiture ; car ces deux faits sont assimilés par la loi à la faillite (loi du 4 mars 1889, art. 24 ; Code civil, art. 1613).

825. — Bien que l'article 346 dise que la partie solvable « peut demander caution ou la résiliation du « contrat », c'est à tort que l'opinion dominante attribue

à cette partie le choix entre la résiliation et le cautionnement ; car il serait peu raisonnable et peu pratique de réclamer une caution à un failli, et ce droit d'option donné à la partie solvable pourrait donner passage à des abus. Mieux vaut entendre la loi en ce sens que, pour éviter la résiliation demandée par la partie solvable, le failli a la faculté de lui donner caution, s'il peut en trouver une. C'est du reste ce qui est ordinairement stipulé dans les polices.

826. — En principe, la résolution de l'assurance pour cause de faillite doit être demandée à la justice et prononcée par le tribunal, puisque l'article 346 du Code de commerce est une extension de l'article 1184 du Code civil ; mais souvent, pour éviter les frais et les lenteurs d'une instance judiciaire, les assureurs stipulent dans les polices que, faute de paiement régulier des primes par l'assuré, l'assureur pourra tenir l'assurance pour résiliée de plein droit.

827. — La résiliation de l'assurance pour insolabilité de l'une des parties ne fait disparaître l'assurance et n'en fait cesser les effets que pour l'avenir ; d'ailleurs il en est ainsi dans tous les cas où une assurance est résolue. — Il ne faut pas oublier en effet que l'assurance est un contrat successif, à peu près comme le louage, et qu'il est matériellement impossible de l'effacer dans le passé : jusqu'à la résiliation l'assureur a effectivement couru les risques des choses assurées, et l'assuré a joui de la sécurité qu'il avait demandée à l'assurance ; on ne peut pas revenir là dessus ; et comme la prime est corrélatrice aux risques, les primes échues restent acquises à l'assureur.

C'est ce que les polices ont toujours soin de stipuler. Seulement le moment précis où le contrat cesse ainsi d'exister doit être fixé, non pas au jour même de la résiliation, mais au jour où s'est produit le motif de la

résiliation, c'est-à-dire ici l'insolvabilité de l'une des parties ; car la résiliation judiciaire doit avoir les mêmes effets qu'une résiliation de plein droit.

828. — La partie qui fait ristourner l'assurance à raison de l'insolvabilité de l'autre ne doit pas être admise à réclamer en outre des dommages-intérêts. En effet il y a là, non pas une application normale, mais une extension de l'article 1184 du Code civil ; la partie insolvable n'a pas encore manqué à ses obligations, il est seulement à craindre qu'elle ne vienne à y manquer ; cette éventualité ne suffit pas pour la faire condamner à des dommages-intérêts.

829. — VI. — L'aliénation de la chose assurée, ni encore bien moins la mort de l'assuré ne mettent fin à l'assurance, même quand la police est nominative (si elle était au porteur, ou si l'assurance avait été faite pour compte de qui il appartiendra, la question ne se poserait même pas).

D'ailleurs les polices nominatives contiennent généralement des clauses organisant la continuation de l'assurance avec les acquéreurs des choses assurées, ou avec les héritiers des assurés, sauf à réserver aux assureurs la faculté de ne pas agréer les acquéreurs et de résilier le contrat.

TITRE VII

PRÊT A LA GROSSE

830. — Le prêt à la grosse aventure, ou plus brièvement prêt à la grosse, est une variété tout à fait à part du prêt à intérêt ; c'est un prêt à intérêt fait à l'occasion de choses qui sont exposées à des risques maritimes, et sous cette condition que, si ces choses subissent un sinistre, l'emprunteur sera dispensé de rembourser au prêteur tout ou partie des sommes prêtées.

831. — Ce contrat est extrêmement ancien : il était pratiqué en Grèce, et il prit un grand développement à Rome où il était appelé *nauticum fœnus*. Il fut pratiqué aussi au Moyen-Age dans tous les pays maritimes ; en France et dans les pays du Nord il était appelé à cette époque *bomerie*, nom qui lui est resté en Angleterre, en Hollande et en Allemagne.

Dans le Droit coutumier, le prêt à la grosse se développa sous une forme qui n'avait peut-être pas été connue des anciens : ce ne furent pas seulement les armateurs et les chargeurs qui contractèrent des emprunts maritimes avant le départ pour équiper leurs navires ou pour acheter leurs cargaisons ; ce furent aussi les capitaines qui contractèrent de tels emprunts

en cours de voyage pour subvenir aux besoins urgents de la navigation. Dès lors il y eut en quelque sorte deux espèces de prêt à la grosse, et de là l'habitude de parler des *contrats à la grosse*.

832. — Ce qui fit la fortune du prêt à la grosse dans l'Antiquité et au Moyen-Age, c'est qu'il avait pour les propriétaires de navires et de cargaisons les avantages de l'assurance à une époque où celle-ci n'était pas encore connue. — Du moment en effet où le prêteur consent à ne pas être remboursé dans la mesure où les objets à l'occasion desquels il prête subiraient un sinistre maritime, il prend à sa charge les risques maritimes, absolument comme le ferait aujourd'hui un assureur ; de son côté l'emprunteur achète sa sécurité en payant un supplément d'intérêt qui correspond à la prime d'assurance.

Cette utilité spéciale du prêt à la grosse, et le caractère essentiellement aléatoire que lui donne la clause relative aux risques, firent aussi qu'il échapa à la prohibition dont le prêt à intérêt fut l'objet dans toute la durée de notre ancien Droit.

Mais ce qui avait fait pendant des siècles la grandeur du prêt à la grosse, devait un jour en amener le déclin. Lorsqu'au XIV^e siècle l'assurance maritime eut été inventée, le prêt à la grosse ne tarda pas à être supplanté par elle. Du moment en effet où les propriétaires de navires et de cargaisons purent, au moyen d'une assurance, se mettre directement à l'abri des fortunes de mer, ils n'eurent plus besoin de recourir dans ce but au procédé détourné de l'emprunt à la grosse.

833. — Aussi le prêt à la grosse est-il, depuis long-temps déjà, une institution en pleine décadence, sinon même tombée en désuétude. La forme primitive de prêt à la grosse, le prêt fait à l'armateur ou au chargeur lui-même avant le départ, n'est plus connue aujour-

d'hui ; l'autre espèce de prêt à la grosse, le prêt au capitaine en cours de voyage, est devenue, à son tour, de plus en plus rare, à mesure que les moyens de communication se sont faits plus rapides, et que les moyens de crédit se sont multipliés.

Les prêts à la grosse ont cédé la place aux assurances maritimes et aux prêts ordinaires ; ils n'ont plus guère qu'un intérêt historique.

834. — Avant même de supplanter le prêt à la grosse dans la pratique, l'assurance maritime avait influé sur lui d'une manière très sensible en législation. En effet, à raison de l'affinité évidente qui existe entre les deux contrats, ils ont beaucoup de règles communes, et la tendance constante des jurisconsultes et des législateurs a été de soumettre de plus en plus le prêt à la grosse aux règles de l'assurance.

Aussi, quand on connaît l'assurance maritime, peut-on se contenter d'un aperçu très sommaire du prêt à la grosse.

CHAPITRE I^{er}

Nature du prêt à la grosse

835. — Comme le prêt ordinaire et à la différence de l'assurance, le prêt à la grosse est un contrat réel et unilatéral ; car il ne produit ses effets qu'après que le prêteur a livré à l'emprunteur la valeur qu'il lui avait promise, et une fois réalisé ainsi par le prêteur, il n'impose d'obligations qu'à l'emprunteur.

836. — Comme l'assurance, c'est un contrat essentiellement aléatoire. Mais pas plus que l'assurance, il ne doit dégénérer en gageure ou pari de la part de l'emprunteur, car il ne faut pas que celui-ci ait intérêt à provoquer un sinistre pour s'enrichir aux dépens du prêteur en ne le remboursant pas.

Cette idée comporte trois applications principales, les mêmes que pour les assurances.

837. — A. — Pour pouvoir emprunter à la grosse sur une chose, il faut avoir un intérêt personnel et appréciable (un droit ou une responsabilité) à la conservation de cette chose, ou agir comme représentant (notamment comme capitaine) d'une personne ayant un tel intérêt.

838. — B et C — On ne peut pas emprunter à la grosse sur une chose une somme supérieure à la valeur de cette chose, — ni contracter sur une chose plusieurs emprunts à la grosse (ou des emprunts à la grosse et des assurances) dont le total dépasserait la valeur de la chose.

L'exagération et le cumul entraîneraient, pour les emprunts à la grosse, la même nullité que pour les assurances : nullité tantôt partielle mais réciproque, tantôt totale mais invocable par le prêteur seul, selon que l'emprunteur aurait agi de bonne ou de mauvaise foi (art. 316-317 C. de com.).

Seulement les conséquences de la nullité ne sont pas les mêmes pour le prêt à la grosse que pour l'assurance : le prêt

ne peut pas s'évanouir complètement, comme une assurance, parce qu'ici il y a eu livraison d'un capital qui ne peut pas rester aux mains de l'emprunteur ; ce capital doit être remboursé par l'emprunteur quoi qu'arrive, et avec intérêts ordinaires (art. 317, alin. 2, C. de com.).

En un mot, le prêt à la grosse est annulé seulement comme tel, et dégénère rétroactivement en un prêt ordinaire immédiatement remboursable.

838 bis. — Il faut remarquer d'ailleurs que la prohibition du cumul ne s'applique qu'aux emprunts à la grosse faits pendant la même période de temps, soit avant le départ, soit en cours de voyage. Un navire, une cargaison qui auraient été l'objet, avant le départ, d'emprunts ou d'assurances pour toute leur valeur, pourraient encore donner lieu, en cours de voyage, à des emprunts à la grosse valables, parce que ces nouveaux emprunts, loin d'être dangereux pour les premiers prêteurs, leur profiteraient en conservant leur gage.

CHAPITRE II

Variétés du prêt à la grosse

839. — Le prêt à la grosse présente beaucoup moins de variétés que l'assurance. Par sa nature même il ne peut pas être illimité ; il n'a jamais été pratiqué sous la forme mutuelle, ni avec le caractère d'abonnement, ni à l'occasion des risques terrestres.

840. — A et B. — Comme les assurances maritimes, les prêts à la grosse peuvent être sur corps ou sur facultés, c'est à-dire sur navires ou sur marchandises ; et ils sont à temps ou au voyage selon que la durée du prêt est déterminée directement par l'indication du délai pour lequel il est fait, ou indirectement par l'indication du voyage à propos duquel il intervient (art. 328 C. de com.).

841. — C. — Comme les assurances encore, les prêts à la grosse peuvent être faits avant le départ ou en cours de voyage. Et cette division, qui est à peu près sans intérêt pour les assurances, a pour les prêts à la grosse cette importance que le privilège, qui garantit en principe les droits du prêteur à la grosse, a été supprimé dans les prêts sur corps faits avant le départ du navire (loi du 10 juillet 1874, art. 27).

842. — D. — Les prêts à la grosse sont faits, tantôt aux propriétaires mêmes des navires ou des marchandises, tantôt aux capitaines.

En fait, cette division coïncide presque toujours avec la précédente, les propriétaires empruntant avant le départ pour préparer l'expédition, tandis que les capitaines empruntent en cours de route pour subvenir aux dépenses du voyage ; pourtant il pourrait en être autrement (exemple, art. 232 C. de com.).

Cette division n'a pas de pendant dans les assurances maritimes. Non pas qu'il ne puisse se rencontrer des assurances faites par les capitaines ; mais ces assurances n'auraient rien de particulier, car les capitaines agiraient alors en vertu d'un mandat spécial, ou comme gérants d'affaires des propriétaires, et le contrat produirait, à l'égard de ceux-ci, ses effets ordinaires.

— Au contraire, quand un emprunt à la grosse est fait par le capitaine, c'est en vertu des pouvoirs généraux dont il est investi comme représentant de l'armateur, que le capitaine agit ; et le prêt à la grosse prend une physionomie très particulière : on ne voit plus nettement les obligations personnelles de l'emprunteur, car le capitaine n'en est pas tenu, ayant agi *ès-qualityé*, et l'armateur peut s'en dégager par l'abandon du navire et du fret (art. 216 C. de com.).

CHAPITRE III

Choses sur lesquelles le prêt est fait

843. — I. — Pour le prêt à la grosse il ne suffit pas, comme pour l'assurance, de déterminer les choses qui sont susceptibles de donner lieu au contrat ; il faut avant tout préciser la relation juridique qui doit exister entre ces choses et les affaires de l'emprunteur.

Cette relation consiste nécessairement en ce que les obligations de l'emprunteur dépendent du sort de la chose ; c'est là ce qui distingue le prêt à la grosse du prêt ordinaire, et le rapproche de l'assurance.

Mais cela ne suffit pas. Il faut en outre que le prêt soit fait *pour* la chose *sur* laquelle il est fait, c'est-à-dire afin de fournir à l'emprunteur les moyens de se procurer cette chose, ou de la conserver, ou de la mener à destination.

Sans doute, une personne pourrait, dans un but tout à fait étranger à la navigation, par exemple pour construire une maison, contracter un emprunt dont le remboursement serait subordonné, moyennant une surélévation de l'intérêt, à l'heureuse issue d'une expédition maritime entreprise par elle ; cette personne ferait ainsi un contrat qui ressemblerait beaucoup à un emprunt à la grosse. Pourtant cet emprunt ne serait pas soumis aux règles spéciales que la loi a tracées pour le prêt à la grosse, et notamment le prêteur ne jouirait pas du privilège attaché par la loi au prêt à la grosse ; en effet la destination maritime des sommes empruntées peut seule justifier ces règles.

Vainement a-t-on objecté que le capitaine est autorisé par la loi à emprunter sur les marchandises pour les besoins du navire (art. 234 C. de com.) ; en réalité le capitaine emprunte aussi pour les marchandises elles-mêmes, qu'il veut conduire à destination.

Seulement par cela même qu'un prêt est fait *sur* un navire ou une cargaison, il est présumé fait *pour* ce navire ou cette cargaison, et il n'est pas nécessaire que l'emploi des fonds à leur destination apparente soit prouvé ; en effet le prêteur ne peut pas être rendu responsable de l'abus que l'emprunteur aurait fait des fonds à lui fournis. C'est donc seulement dans le cas où il serait établi que le prêteur savait à quoi s'en tenir, qu'il n'y aurait pas prêt à la grosse.

843 bis. — Normalement les choses sur lesquelles le prêt à la grosse est fait, sont affectées par privilège à la garantie des droits du prêteur (art. 191 et 320 C. de com.). Mais ce n'est pas indispensable, car la loi refuse dans certains cas le privilège au prêteur à la grosse (art. 192, 5^e, et art. 312 C. de com. ; art. 27, loi du 10 juillet 1874).

844. — II. — En principe, toutes les choses ayant une valeur vénale, et qui sont exposées aux risques de la navigation maritime, peuvent être l'objet d'un prêt à la grosse. — Notamment les navires et les cargaisons ont toujours été les principales,

sinon les uniques choses sur lesquelles se sont faits les prêts à la grosse.

845. — Mais comme le prêt à la grosse jouait jadis le rôle d'assurance, on avait considéré que les choses susceptibles d'assurance maritime étaient seules susceptibles de prêt à la grosse. Cette idée avait conduit le Code de commerce à prohiber les prêts à la grosse sur le fret des navires, sur le profit des marchandises, et sur les loyers des marins (art. 318 et 319).

La loi du 12 août 1885 a élargi le cadre du prêt à la grosse en même temps que celui de l'assurance maritime ; abrogeant l'art. 318 et remaniant l'art. 315, elle a autorisé le prêt à la grosse, non seulement sur les navires et les marchandises, mais aussi sur le fret des navires et sur le profit espéré des marchandises.

845 bis. — Toutefois la loi de 1885, en maintenant l'art. 319, a laissé subsister une restriction du prêt à la grosse qui n'existe plus pour l'assurance, mais que se retrouve dans beaucoup de législations étrangères : la prohibition du prêt sur les loyers des marins. On a voulu éviter que des biens inaccessibles et insaisissables fussent grevés d'un privilège.

846. — Quand plusieurs choses sont comprises dans la même expédition, un prêt à la grosse peut être fait, comme pourrait l'être une assurance, « sur la totalité de ces objets « conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux » (art. 315 *in fine*, C. de com.).

CHAPITRE IV

Risques

847. — Pour qu'il y ait prêt à la grosse, il faut nécessairement que les choses sur lesquelles le prêt est fait soient exposées à un sinistre maritime. — Sans cela, en effet, le prêt n'aurait rien de particulièrement aléatoire, il ne serait pas à la grosse aventure.

L'idée est la même qu'en matière d'assurances maritimes, et elle conduit aux mêmes conséquences.

848. — I. — Le prêt à la grosse ne serait pas possible sur des biens insusceptibles de risques, par exemple sur un fret acquis à tout événement.

849. — II. — Si les choses sur lesquelles le prêt est fait ne sont pas mises en risque, par exemple si le navire ou les marchandises ne sont pas expédiés, et qu'il y ait rupture du voyage projeté, le contrat est ristourné.

Seulement le prêt à la grosse ne disparaît pas complètement, comme le ferait alors une assurance ; il se transforme en un prêt ordinaire immédiatement remboursable, parce que l'emprunteur est comptable des fonds qui lui ont été versés par le prêteur.

850. — III. — Ce sont seulement les risques maritimes, ou *fortunes de mer*, c'est-à-dire les risques qui se produisent sur mer, qui peuvent donner lieu au prêt à la grosse.

Et même tous les risques qui se produisent sur mer ne sont pas également susceptibles de motiver un prêt à la grosse ; cela dépend de leur cause, comme en matière d'assurances maritimes.

Dans le silence de la convention et d'après la loi, le prêteur à la grosse répond seulement des risques de force majeure, mais point des risques de vice propre, des risques de baraterie, ni des risques de faute personnelle (art. 325 et 326 C. de com.).

Mais une clause du contrat peut certainement imposer au prêteur les risques de vice propre et les risques de baraterie ; et il faut même admettre qu'elle pourrait lui imposer les risques de faute personnelle, mais non intentionnelle de l'emprunteur.

851. — IV. — Une fois que les conditions dans lesquelles le prêteur à la grosse se charge des risques ont été déterminées par la convention, ces conditions ne doivent pas être modifiées d'une manière grave par l'emprunteur, — par exemple le voyage ou la route ne doivent pas être changés volontairement, — sans quoi le prêteur pourrait faire résilier le contrat (art. 324 C. de com.).

Seulement, ici encore, si le prêt était ristourné, il ne disparaîtrait que comme prêt à la grosse, et serait remplacé par un prêt ordinaire immédiatement remboursable.

CHAPITRE V

Formation du contrat de prêt à la grosse

852. — Dans le prêt à la grosse comme dans tous les contrats, le consentement des parties est la base même du contrat, et de même que dans la plupart des contrats, il n'est subordonné à aucune condition de forme.

Aucune capacité spéciale n'est requise, autre que celle de faire acte de commerce.

Mais le consentement présente ici une particularité notable : comme le prêt à la grosse renferme une sorte d'assurance, il serait annulable pour vice du consentement [du prêteur si, lors de la conclusion du contrat, l'emprunteur avait commis une réticence sur les conditions des risques (argument de l'art. 348 C. de com.) — Seulement, ici encore, l'annulation du prêt à la grosse laisserait subsister à sa place un prêt ordinaire immédiatement remboursable.

CHAPITRE VI

Preuve du prêt à la grosse

853. — Le Code de commerce veut que « le contrat à la grosse soit fait devant notaire ou sous signature privée » (art. 311, alin. 1).

C'est la même règle que pour l'assurance maritime (art. 332).

L'écrit est requis seulement pour la preuve du contrat, et non pas pour sa formation ; donc il pourrait être supplié, ou même combattu, par l'aveu ou le serment. Et comme la loi n'exige pas formellement qu'il y ait un « acte », il semble même que n'importe quel écrit suffirait, ou encore la preuve par témoins avec un commencement de preuve écrite ou jusqu'à 150 francs.

Du reste, en fait, un acte instrumentaire était toujours dressé pour constater le prêt à la grosse ; c'était la *lettre de grosse* ou *billet de grosse*.

SECTION I^{re}

FORME DE LA LETTRE DE GROSSE

854. — Les lettres de grosse peuvent être authentiques, — pour cela il faut qu'elles soient rédigées par un notaire, — ou sous signature privée (art. 311, alin. 1, C. de com.).

Dans tous les cas, quand le prêt est fait en France, la lettre de grosse doit être enregistrée, dans les dix jours, au greffe du tribunal de commerce, sous peine de déchéance du privilège du prêteur (art. 312, alin. 1, C. de com.).

SECTION II

MENTIONS DE LA LETTRE DE GROSSE

855. — Régulièrement la lettre de grosse [doit renfermer huit mentions, dont le plus grand nombre est indiqué par l'art. 311 du Code de commerce, mais qui n'ont pas toutes la même importance.

856. — 1^o. — La *date* du prêt est utile à indiquer pour les mêmes raisons que celle de l'assurance. Mais ici la loi n'a pas prescrit d'indiquer si c'est avant ou après midi que le contrat a été fait.

2^o — La désignation des *parties* est évidemment indispensable. La désignation du prêteur peut d'ailleurs être faite avec addition d'une clause à ordre (art. 313, alin. 1, C. de com.), ou même être remplacée par une clause au porteur, afin de faciliter la cession de la créance du prêteur.

3^o — La détermination du *capital* prêté est absolument indispensable.

4^o — La détermination de l'*intérêt* est toute naturelle, mais n'est pas indispensable, car on pourrait y suppléer par le cours de la place.

5^o — La désignation des *choses affectées* au prêt est indispensable, puisque le sort du prêt est lié au sort de ces choses. — Il est utile d'y ajouter, comme dans les polices d'assurances, l'évaluation de ces choses, et l'indication des circonstances qui influent sur leurs risques.

6^o — La détermination des *risques* est utile et naturelle ; mais elle n'est pas indispensable, puisqu'elle est faite par la loi à défaut de convention spéciale.

7^o — L'indication du *temps* ou du *lieu* des *risques* est indispensable pour fixer la durée du prêt.

8^o — L'indication de l'*époque du remboursement* est naturelle, mais elle n'est pas indispensable, parce qu'à défaut de convention spéciale elle coïnciderait avec la fin du prêt.

857. — Les lettres de grosse pourraient contenir des clauses accessoires, par exemple une clause réglant la compétence en cas de contestation.

CHAPITRE VII

Obligations de l'emprunteur à la grosse

858. — Etant à la fois emprunteur et assuré, l'emprunteur à la grosse doit :

1^o — Comme un assuré, éviter ou combattre les sinistres, et en aviser le prêteur ;

2^o et 3^o — Comme un emprunteur, rembourser les sommes prêtées, et en payer l'intérêt.

SECTION I^{ere}

SOINS A PRENDRE ET AVIS A DONNER EN CAS DE SINISTRE

859. — L'emprunteur à la grosse est tenu, au même titre que l'assuré, et pour les mêmes motifs, de faire ce qui dépend de lui pour éviter les sinistres et en atténuer l'importance, puis d'informer sans retard le prêteur de ce qui s'est passé.

Le tout sous peine de dommages-intérêts

SECTION II

REMBOURSEMENT DU CAPITAL, PAIEMENT DE L'INTÉRÈT

860. — L'emprunteur à la grosse doit, en principe, rembourser au prêteur, à la fin du prêt, les sommes qui lui ont été avancées par le prêteur.

861. — Il doit aussi lui payer l'intérêt de ce capital, c'est-à-dire presque toujours une somme d'argent, qui peut être payable en une seule fois avec le capital, mais qui habituellement consiste en un tant pour cent payable périodiquement.

Cet intérêt représente ici deux choses à la fois : la jouissance du capital prêté, d'où son nom *d'intérêt nautique* ou *profit maritime* ; et les risques assumés par le prêteur, d'où son autre nom de *prime de grosse*.

861 bis. — Le double rôle joué par le profit maritime fait qu'il est toujours sensiblement plus élevé qu'une prime d'assurance et qu'un intérêt ordinaire. Son taux varie, comme celui de l'intérêt ordinaire, avec la valeur de l'argent et la solvabilité de l'emprunteur, et comme le taux des primes d'assurance, avec les risques.

Une fois fixé, le montant du profit maritime reste invariable, à moins de convention contraire, quand même les risques viendraient à augmenter ou à diminuer.

862. — Mais ces deux obligations de l'emprunteur à la grosse sont subordonnées à une sorte de condition résolutoire qui donne au prêt à la grosse sa physionomie spéciale : elle disparaissent en tout ou en partie si les choses sur lesquelles le prêt a été fait subissent un sinistre maritime. Il en est nécessairement ainsi pour le remboursement du capital, car sans cela le prêt ne serait pas à la grosse ; quant aux intérêts, ils suivent naturellement le sort du capital, à moins cependant qu'ils n'aient été stipulés payables à tout événement.

Le caractère aléatoire que présente ordinairement l'intérêt nautique explique comment les lois prohibitives ou limitatives de l'intérêt de l'argent ne lui ont jamais été appliquées.

863. — La situation de l'emprunteur à la grosse, relativement au capital et aux intérêts des sommes prêtées, étant toute différente selon qu'il y a heureuse arrivée à destination ou sinistre, elle doit être envisagée successivement dans les deux hypothèses.

§ 1^{er}. — SITUATION DE L'EMPRUNTEUR EN CAS D'HEUREUSE EXPÉDITION

864. — Lorsque les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a été fait arrivent à bon port, c'est-à-dire sans avoir subi aucune des avaries que le prêteur a prises à sa charge, l'emprunteur doit rembourser intégralement le capital prêté, et en payer complètement l'intérêt nautique.

865. — Le capital et les intérêts doivent être versés au prêteur lui-même, ou à son cessionnaire, ou à son mandataire, conformément aux règles du droit commun (art. 313 C. de com.).

866. — Le paiement doit être fait à l'époque et dans les conditions fixées par la convention.

Si l'emprunteur tardait à rembourser le capital, il n'en cesserait pas moins d'être comptable du profit maritime, dans le cas où ce profit serait périodique, à partir de l'expiration de la durée du prêt ; car la prime de grosse ne peut pas continuer de courir alors que le prêteur a cessé d'être responsable des risques dont elle était le prix. Mais l'emprunteur devrait, à partir de ce moment, l'intérêt ordinaire du capital jusqu'au remboursement de ce capital. On a toujours considéré en pratique l'intérêt de terre comme succédant sans interruption à l'intérêt nautique, parce que, d'après l'art. 1153 du Code civil, les règles du droit commun sur les intérêts moratoires ne s'appliquent pas rigoureusement en matière commerciale ou maritime.

Par la même raison, il semble qu'il faille décider que, si le profit maritime n'était pas payé exactement, il produirait lui-même intérêt au taux ordinaire à partir de la mise en demeure de l'emprunteur, et alors même qu'il ne serait pas dû pour une année entière, comme le voudrait l'art. 1154 du Code civil.

867. — Le remboursement du capital prêté et le paiement du profit maritime sont garantis par un privilège sur les choses pour lesquelles le prêt à la grosse a été fait (art. 320 C. de com.).

Ce privilège garantit aussi l'intérêt ordinaire qui aurait succédé au profit maritime en cas de retard dans le remboursement, ou en cas d'une ristourne qui aurait fait dégénérer le prêt à la grosse en prêt ordinaire.

Mais, en tant qu'il porte sur les navires, le privilège du prêteur à la grosse a été supprimé par la loi du 10 décembre 1874 (art. 27) pour les prêts faits avant le départ ; le privilège n'existe donc plus que pour les prêts sur navires en cours de voyage, et pour tous les prêts sur marchandises indistinctement.

§ 2. — SITUATION DE L'EMPRUNTEUR EN CAS DE SINISTRE

868. — Lorsque les choses pour lesquelles le prêt à la grosse a été fait ont subi un sinistre maritime, l'emprunteur est dispensé, en tout ou en partie, de rembourser le capital et de payer le profit maritime.

869. — Toutefois il n'en est ainsi qu'autant que le sinistre présente trois caractères :

il doit provenir d'une cause de risques dont le prêteur est responsable ;

il doit s'être produit pendant le temps fixé pour la durée du prêt ;

il doit avoir causé aux choses affectées au prêt un préjudice appréciable, autrement dit une avarie : perte totale, perte partielle, détériorations, avaries-frais, ou avaries communes (art. 330 C. de com.).

Seulement la convention des parties pourrait se montrer plus exigeante que la loi sur l'importance du sinistre. Elle pourrait certainement exclure la perte partielle, les détériorations, les avaries-frais (art. 330 *in fine*) ; il semble aussi, quoiqu'on en ait douté, qu'elle pourrait exclure de même les avaries communes, parce qu'il n'y a aucune raison de faire échec à ce propos au principe de la liberté des conventions. — La seule chose qui ne serait pas possible, c'est de décharger le prêteur de la responsabilité de la perte totale des choses affectées au prêt, car alors le prêteur ne courrait plus de risques du tout, et le prêt à la grosse deviendrait un prêt ordinaire.

870. — C'est à l'emprunteur à la grosse qui allègue un sinistre pour refuser d'accomplir en tout ou en partie ses obligations, de prouver qu'il est dans les conditions requises pour cela ; ce qu'il peut faire d'ailleurs par tous les moyens, et sauf preuve contraire par le prêteur. Il doit, comme le devrait un assuré qui réclamerait indemnité, prouver : la mise en risque, c'est-à-dire l'expédition du navire ou le chargement des marchandises (art. 329 C. de com.), — la fortune de mer et l'époque du sinistre, — et l'importance du dommage subi par les choses affectées au prêt.

Il faut en outre que, toujours comme un assuré, l'emprunteur prouve qu'il a un intérêt personnel à la conservation des choses affectées au prêt, puisque sans cela le prêt ne serait pas valable comme prêt à la grosse, et devrait être remboursé à tout événement.

Mais à la différence de l'assuré, l'emprunteur n'a pas à justifier de sa qualité ; au contraire ce serait, au besoin, au prêteur de faire cette preuve pour motiver sa demande en remboursement.

871. — Le sinistre subi par les choses affectées au prêt

à la grosse fait disparaître les obligations de l'emprunteur dans une mesure proportionnelle au dommage qu'il a causé à l'emprunteur ; or ce dommage varie lui-même selon que le sinistre consiste en une perte totale, ou en un sinistre majeur, ou en une avarie particulière autre qu'un sinistre majeur, ou en une avarie commune.

872. — A. — *Perte totale.* — En cas de perte totale des choses affectées au prêt à la grosse, les obligations de l'emprunteur quant au remboursement et au profit maritime, disparaissent complètement (art. 325 C. de com.).

873. — B. — *Sinistres majeurs.* — En cas de sinistre majeur, l'emprunteur à la grosse est quitte pour laisser [le prêteur se payer sur les débris] des choses affectées au prêt (art. 327 C. de com.). — Il est vrai que la loi ne le dit expressément que pour le cas de naufrage, d'où beaucoup d'hésitations et de discussions sur les autres cas de sinistre majeur ; mais la logique veut qu'on assimile ces autres cas au naufrage, parce que tous font présumer la perte totale.

Seulement les sinistres majeurs ne donnent pas lieu, en matière de prêt à la grosse, comme en matière d'assurance, à un délaissement proprement dit, que l'emprunteur devrait notifier au prêteur, et qui transférerait à celui-ci la propriété des choses affectées au prêt, [comme cela a lieu entre l'assuré et l'assureur. On a toujours considéré que le sinistre majeur déliait de plein droit l'emprunteur à la grosse de toute obligation personnelle envers le prêteur ; et qu'en revanche celui-ci était en droit de se payer par action réelle sur ce qui reste des choses affectées au prêt, sauf à reverser à l'emprunteur l'excédent que le prix de ces choses pourrait donner sur le capital et les intérêts du prêt.]

873 bis. — Encore est-il que, même quand [les débris des choses affectées au prêt ne fournissent pas un prix supérieur aux sommes dues au prêteur à la grosse, celui-ci n'est pas toujours en droit de s'en attribuer la totalité. En effet si la somme prêtée à la grosse est inférieure à la valeur intrinsèque des choses affectées, de deux choses l'une.

Ou l'emprunteur a fait couvrir le surplus de la valeur par une assurance maritime, et, après le sinistre majeur, il a fait délaissement à son assureur ; alors celui-ci a autant de droits que le prêteur à la grosse, et en conséquence le Code de commerce a décidé que le produit de la vente des débris se partageait entre l'assureur et le prêteur proportionnellement à

l'importance respective de leurs contrats, abstraction faite des primes dues à l'un comme à l'autre (art. 331).

Ou l'emprunteur n'a pas fait assurer le surplus de la valeur de sa chose ; alors il est resté son propre assureur pour le découvert qu'il gardait, et par suite le prêteur doit lui laisser une partie proportionnelle du sauvetage, absolument comme un assureur partiel devrait se contenter d'un délaissement partiel.

Cependant toutes les fois que le prêteur jouit du privilège qui normalement est attaché au prêt à la grosse, l'exercice de ce privilège lui permet de se payer sur la totalité des débris (art. 331 *in fine*, C. de com.).

874. — C. — *Sinistres non majeurs.* — En cas de perte partielle ou de détérioration pour moins des trois quarts des choses affectées au prêt, ou en cas de frais extraordinaires faits pour ces choses, les obligations de l'emprunteur disparaissent jusqu'à concurrence du montant des avaries.

C'est très simple lorsque la somme prêtée à la grosse est égale à la valeur des choses sur lesquelles le prêt a été fait ; alors si ces choses ont perdu, par exemple, un dixième de leur valeur, l'emprunteur ne devra que les neuf dixièmes du capital et du profit maritime.

C'est plus délicat dans le cas contraire, car alors on pourrait soutenir que la totalité des choses sur lesquelles le prêt a été fait n'en est pas moins affectée au prêt, et que par suite l'emprunteur doit payer le prêteur jusqu'à concurrence de la valeur actuelle de ces choses. — Mais ici encore il vaut mieux considérer l'emprunteur comme étant resté son propre assureur pour le surplus de la valeur des choses affectées au prêt ; cela conduit à décider que la perte résultant des avaries doit se répartir proportionnellement entre le prêteur et l'emprunteur, de telle sorte que, dans ce cas comme dans l'autre, l'emprunteur qui aurait subi une perte d'un dixième, ne devrait payer au prêteur que les neuf dixièmes du capital et des intérêts.

875. — D. — *Avaries communes.* — De même que pour les assurances, il faut distinguer entre les avaries communes directement subies par les choses affectées au prêt à la grosse, et celles qui les ont seulement gênées d'une contribution.

875 bis. — Lorsque les choses affectées ont été sacrifiées à l'intérêt commun, l'avarie commune n'est autre chose pour elles qu'une avarie matérielle. Le plus simple et le plus logique

serait de la traiter comme telle, et par conséquent de réduire de son montant les obligations de l'emprunteur à la grosse, sauf au prêteur à exercer ensuite, à la place de celui-ci, l'action en contribution contre les autres intéressés à l'expédition.

875 *ter.* — Lorsque les choses affectées ont été sauvées par l'avarie commune, les obligations de l'emprunteur sont réduites de sa part contributive dans l'avarie commune : — de toute cette part, si le prêt à la grosse a été fait pour une somme égale à la valeur des choses affectées ; — d'une portion proportionnelle de cette part, si le prêt a été fait pour une somme inférieure à la valeur des choses affectées, car alors l'emprunteur est resté son propre assureur pour le surplus, et comme tel il doit garder à sa charge une part proportionnelle de la contribution.

876. — Dans tous les cas où, par suite d'un sinistre, l'obligation de l'emprunteur à la grosse de payer le profit maritime disparaît partiellement en même temps que son obligation principale de rembourser le capital, il y a un calcul à faire pour déterminer ce qui reste dû au prêteur. Pour cela il ne faudrait pas commencer par réduire le capital, puis calculer le profit maritime sur le capital ainsi réduit ; il faut, après avoir calculé d'abord le profit maritime sur le capital entier, réduire directement et d'un seul coup le total formé par l'addition du capital et des intérêts. Autrement on exagérerait la réduction au détriment du prêteur à la grosse.

877. — Dans tous les cas aussi où les obligations de l'emprunteur à la grosse disparaissent partiellement par suite d'un sinistre, ce qui en subsiste est gouverné par les mêmes règles qu'en cas d'heureuse issue de l'expédition.

CHAPITRE VIII

Ristourne

878. — Les causes de nullité ou de résolution du prêt à la grosse sont désignées, comme celles des assurances, sous le nom de *ristourne*, et elles sont sensiblement les mêmes que celles des assurances.

879. — Inexistence lorsqu'il n'y a pas eu concours des volontés, ou de mise en risque, etc.

Annulabilité pour vice du consentement, et aussi pour excès ou cumul.

Résolution de plein droit par l'effet d'une condition résolution expresse ; résolution en justice pour aggravation volontaire des risques, ou pour défaut de paiement régulier du profit maritime par l'emprunteur.

880. — Mais la ristourne du prêt à la grosse n'a pas toujours pour effet, comme celle de l'assurance, de le faire complètement disparaître. Il n'en est ainsi que lorsqu'elle a une cause de droit commun, comme par exemple un vice ordinaire du consentement : alors le prêteur pourrait, sans doute, réclamer la restitution de son capital, mais sans intérêts d'aucune sorte, ni maritimes ni même terrestres (sauf peut-être des dommages-intérêts), et sans la garantie d'un privilège.

Au contraire quand le prêt est ristourné pour une cause spéciale, comme l'exagération ou le cumul, ou la réticence de l'emprunteur, ou l'aggravation volontaire des risques, le prêt à la grosse dégénère rétroactivement en un prêt ordinaire immédiatement remboursable, avec intérêts terrestres, et sous la garantie du privilège.

TITRE VIII

DROITS DES CRÉANCIERS SUR LES NAVIRES

881. — Les navires appartenant à une personne sont, comme ses autres biens, le gage de tous ses créanciers (art. 2092-2093 C. civil) ; mais ils ne le sont pas dans les mêmes conditions que les autres biens.

Ici comme partout, les créanciers ont des droits différents selon qu'il s'agit de créanciers chirographaires, privilégiés ou hypothécaires ; mais tous indistinctement peuvent saisir les navires de leur débiteur pour se faire payer sur le prix de vente.

CHAPITRE I^{er}

Créances chirographaires

882. — En vertu du droit commun, les créanciers même simplement chirographaires d'un propriétaire de navire puisent dans leur droit général de gage la triple faculté :

d'exercer les droits et actions de leur débiteur relativement à son navire (art. 1166 C. civil) ;

d'attaquer par l'action paulienne et de faire annuler les actes faits par le débiteur sur son navire en fraude de leurs droits (art. 1167 C. civil, et art. 446-447 C. de com.) ;

de saisir le navire de leur débiteur.

Mais en outre de ces droits, qu'il n'y a pas à étudier ici, parce que les deux premiers sont des matières bien connues de Droit civil, et que le troisième fera l'objet du chapitre III, les créanciers chirographaires ont reçu de la loi maritime un quatrième droit qu'ils n'ont pas ordinairement, et qui est fort remarquable : c'est le droit de *suivre* le navire entre les mains des tiers acquéreurs.

883. — En droit commun, le droit de gage des créanciers chirographaires s'éteint tout naturellement, comme et avec le droit de propriété du débiteur, par l'aliénation des biens ; c'est ce qu'on exprime en disant que les créanciers chirographaires ne peuvent pas suivre entre les mains des tiers acquéreurs les biens de leur débiteur, pas plus les immeubles que les meubles.

En Droit maritime, au contraire, les créanciers chirographaires peuvent aller saisir entre les mains des tiers acquéreurs les navires valablement aliénés par leur débiteur, et les faire vendre à leur profit, comme si ces navires appartenaient encore à leur débiteur.

Ce *droit de suite* avait été donné aux créanciers par l'Ordonnance de 1681 ; il leur fut maintenu implicitement par le Code civil (art. 2120), et il a été consacré par le Code de commerce, dont l'art. 190 dispose que « les « navires sont affectés aux dettes du vendeur » (alin. 2).

Ainsi tous les créanciers de l'aliénateur sont armés d'un droit de suite sur les navires ; et peu importe même que leurs créances aient un caractère maritime ou un caractère terrestre.

884. — Ce droit de suite sur les navires ne concorde avec aucune autre institution juridique ; c'est une création arbitraire de la loi maritime, et une création critiquable, car c'est le renversement des notions fondamentales sur la nature et la distinction des droits. Le droit de suite est, en effet, l'attribut le plus caractéristique des droits réels ; ce n'est pas autre chose, au fond, que la faculté d'opposer le droit aux tiers ; et les droits réels sont seuls opposables aux tiers. Or le droit des créanciers chirographaires est essentiellement un droit de créance personnel, qui n'a d'effet qu'entre les parties ; et voilà que la loi maritime considère ce droit comme opposable aux tiers acquéreurs !

En même temps le droit de suite des créanciers chirographaires sur les navires a des conséquences pratiques regrettables : créé dans le but évident d'augmenter le crédit des propriétaires de navires en augmentant les garanties de leurs créanciers, il nuit d'une autre façon à ce crédit en retardant le paiement du prix de vente des navires ; en effet les acquéreurs de navires, redoutant d'être évincés par des créanciers dont ils ne peuvent même pas connaître l'existence, refusent de payer le prix jusqu'au moment où le droit de suite de ces créanciers serait éteint.

Aussi cette institution anormale n'a-t-elle plus de partisans, et a-t-elle été supprimée par voie de préférence dans la plupart des pays étrangers.

Cependant, au lieu de l'abolir radicalement, il y aurait peut-être lieu de la transformer en un droit de surenchère tel que celui qui a été attribué aux créanciers sur les fonds de commerce par la loi du 17 mars 1909 (art. 5).

SECTION I^{ère}

Cas d'exercice du droit de suite

885. — Sauf exception, les créanciers chirographaires des propriétaires de navires ont occasion d'exercer leur droit de suite toutes les fois que leur débiteur a aliéné un navire qui leur servait de gage.

La loi ne consacre expressément ce droit qu'en cas de vente, mais évidemment elle a pris la vente comme type des transmissions entre vifs, et il en serait de même de toute autre aliénation, par exemple d'un échange ou d'un apport en société.

Toutefois il y a certaines ventes qui ne donnent pas lieu au droit de suite sur les navires, parce qu'à raison de leur forme elles entraînent au contraire l'extinction de ce droit (1).

886. — Bien entendu, ce sont seulement les aliénations postérieures à la naissance des créances qui donnent occasion au droit de suite de s'exercer ; évidemment des créanciers qui ne seraient devenus tels qu'après l'aliénation d'un navire, ne pourraient prétendre exercer aucun droit sur ce navire, qui n'a jamais fait partie de leur gage.

Seulement comme l'aliénation des navires n'existe à l'égard des tiers que lorsqu'elle a été publiée par la mutation en douane, il suffit, pour qu'un créancier puisse exercer le droit de suite sur un navire francisé, que sa créance soit née avant la mutation en douane, alors même qu'elle serait née après l'aliénation elle-même.

(1) V. *infra*, n° 895.

SECTION II

Exercice et conséquences du droit de suite

887. — La loi maritime a négligé de réglementer le mode d'exercice du droit de suite des créanciers chirographaires sur les navires, et d'en déterminer les conséquences. On a dû suppléer à cette insuffisance de la loi en recourant au droit commun.

Le tiers acquéreur d'un navire est tenu *propter rem* de la même façon que l'acquéreur d'un bien hypothiqué, et le droit commun en pareille matière a été fixé par le Code civil à propos des immeubles. Dès lors il faut, dans la mesure du possible, appliquer au droit de suite sur les navires les règles tracées par le Code civil pour le droit de suite par hypothèque.

888. — Donc les créanciers d'un armateur qui veulent exercer leur droit de suite sur un navire aliéné par leur débiteur, n'ont qu'à faire sommation au tiers acquéreur de les payer ou de délaisser le navire (art. 2169 C. civil).

Et alors le tiers acquéreur doit, en principe, être admis à pourvoir à ses intérêts de la même manière que le tiers acquéreur d'un immeuble hypothiqué.

Or, d'après le Code civil, le tiers détenteur d'un immeuble hypothiqué peut opter entre quatre partis : se laisser exproprier, — payer intégralement les dettes hypothécaires, — délaisser l'immeuble, — purger l'immeuble, c'est-à-dire l'affranchir du droit de suite moyennant le paiement d'une certaine somme fixée contradictoirement avec les créanciers hypothécaires.

Il va sans dire que l'acquéreur d'un navire peut se laisser exproprier par les créanciers de l'aliénateur, ou au contraire les payer intégralement pour conserver le navire.

Il est certain aussi qu'il peut délaisser le navire pour éviter de payer ou d'être exproprié, car c'est une faculté toute naturelle pour quiconque n'est tenu des dettes d'autrui que *propter rem* (art. 2172 C. civil) ; le délaissement se ferait alors dans les mêmes conditions et avec les mêmes effets que s'il s'agissait d'un immeuble.

Enfin l'analogie voudrait que le tiers acquéreur d'un navire pût le purger. Aussi a-t-on cherché, par diverses combinaisons, à lui donner cette faculté. Mais un obstacle insurmontable s'y oppose : la purge ordinaire implique nécessairement que les droits qu'il s'agit d'éteindre ont été rendus publics, et que par suite le tiers acquéreur, connaissant tous les créanciers auxquels son bien est affecté, peut leur notifier à tous l'offre de son prix (art. 2183-2184 C. civil). Or les créances chirographaires et même les créances privilégiées sur les navires ne sont pas publiées ; cela rend la purge absolument impossible à leur égard.

888 bis. — Mais si le droit de suite des créanciers chirographaires sur les navires ne peut pas donner lieu à une procédure de purge, il y a des circonstances où il se trouve purgé de plein droit, parce qu'il est éteint.

889. — L'exercice du droit de suite aboutira, d'une manière ou d'une autre, à mettre une somme d'argent aux mains du créancier poursuivant. Cette somme doit, en principe, être répartie au marc le franc entre tous les créanciers de l'aliénateur qui se présenteront pour y prendre part.

En principe aussi, cette somme leur appartient à l'exclusion des créanciers de l'acquéreur du navire ; car ceux-ci, fussent-ils même des créanciers hypothécaires ou privilégiés, ne peuvent pas avoir plus de droits que leur débiteur, et par conséquent doivent subir comme lui les conséquences du droit de suite des créanciers du précédent propriétaire. Il en serait autrement

toutefois s'il s'agissait de créanciers de l'acquéreur qui seraient armés de priviléges ayant un caractère spécialement maritime (priviléges établis par l'art. 191 du Code de commerce, et privilège des sauveteurs) ; en effet ces priviléges résultent de textes conçus en termes généraux, qui ne se préoccupent pas, comme le Code civil, de savoir de qui émanent les priviléges ; et d'ailleurs ils correspondent à des services rendus au navire, donc aux précédents créanciers eux-mêmes.

SECTION III

Extinction du droit de suite

890. — La loi maritime a voulu faciliter l'extinction du droit de suite sur les navires, comme si elle avait compris les inconvénients de ce droit.

Il faut appliquer aux créanciers chirographaires, par un *a fortiori* évident, et conformément d'ailleurs aux travaux préparatoires du Code de commerce, les dispositions de l'article 193 de ce Code sur l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés.

Comme les priviléges et hypothèques du Droit civil, le droit de suite sur les navires peut s'éteindre, soit d'une manière indirecte et par voie de conséquence, soit d'une manière directe.

891. — I. — Le droit de suite des créanciers disparaît nécessairement par l'extinction de la créance elle-même (art. 193, alin. 1, C. de com.).

892. — II. — Une renonciation des créanciers éteindrait évidemment leur droit de suite.

893. — III. — L'usucaption du navire par un tiers, — si tant est qu'elle pût se réaliser malgré la longueur disproportionnée du délai de trente ans, — ferait aussi

disparaître certainement le droit de suite des créanciers.

894. — IV. — La perte du navire (perte matérielle par destruction, ou perte juridique telle que prise par des ennemis) met nécessairement fin au droit des créanciers.

Cependant cela n'est absolument vrai que de la perte totale et sans indemnité ; car autrement la question serait de savoir si le droit de suite des créanciers chirographaires ne pourrait pas continuer de s'exercer sur les débris ou sur l'indemnité ; et cette question devrait être résolue par des distinctions.

En ce qui concerne les indemnités auxquelles la perte du navire donnerait lieu au profit du tiers acquéreur du navire, il faut faire une différence entre les indemnités de réparation (dommages-intérêts pour faute, et contribution pour avaries communes) et les indemnités d'assurance. — Par leur nature même, les premières représentent les objets qui y donnent lieu, et cela pour tous les ayants-droit ; donc elles doivent supporter tous les droits qui existaient sur ces objets, y compris le droit de suite des créanciers chirographaires sur les navires. — Au contraire, par leur nature et dans l'exactitude des notions juridiques, les indemnités d'assurance ne représentent pas et ne remplacent pas les choses assurées ; ce n'est que par une fiction équitable et qu'au prix d'une dérogation aux principes, que la loi du 19 février 1889 (art. 2) les a subrogées à ces choses au profit des créanciers privilégiés et hypothécaires ; et cette fiction, cette dérogation ne peuvent pas être étendues aux créanciers chirographaires.

En ce qui est des débris du navire, tout dépend de l'époque de la destruction du navire : si elle s'est produite avant l'aliénation, laquelle alors a porté directement sur les débris, le droit de suite n'a même pas pu

naître, car les débris sont des meubles ordinaires ; au contraire, si le navire n'a péri qu'après avoir été aliéné, et dans les mains du tiers acquéreur, le droit de suite, une fois né sur le navire, subsiste et peut être exercé sur les fragments du navire.

894 bis. — A ce propos il est à noter que, si un navire était démolî par l'acquéreur, et qu'avec ses matériaux on en construisit un autre, le nouveau navire remplacerait ou non l'ancien, et serait ou non possible du droit de suite des créanciers, selon la proportion dans laquelle les anciens matériaux seraient entrés dans la reconstruction.

895. — V. — La vente du navire, faite dans les formes d'une vente sur saisie, éteint le droit de suite des créanciers, aux termes de l'art. 193 du Code de commerce. Plus large à cet égard que la loi civile, la loi maritime ne restreint pas cet effet aux ventes sur saisie à proprement parler : sans aller jusqu'à l'étendre à toutes les ventes en justice, elle l'attribue positivement aux ventes, mêmes volontaires, qu'on aurait soin de faire dans les formes des ventes sur saisie. C'est qu'en effet les conditions dans lesquelles ces ventes sont faites, donnent la certitude que le bien vendu a atteint le prix le plus élevé qu'il fût possible d'en trouver, et que les créanciers ont été mis à même de sauvegarder leurs intérêts ; si bien qu'ils doivent se contenter d'exercer leurs droits sur le prix de vente.

En outre, d'après une opinion unanime, les ventes de navires faites par l'administration de la marine après sauvetage, éteignent de plein droit le droit de suite des créanciers.

896. — VI. — Enfin l'aliénation amiable du navire, tout en étant l'occasion de l'exercice du droit de suite pour les créanciers de l'aliénateur, amène elle-même l'extinction de ce droit lorsqu'elle est suivie de certaines

circonstances desquelles les rédacteurs du Code de commerce ont cherché, — sans y bien réussir, — à faire résulter une sorte de procédure de purge entre l'acquéreur du navire et les créanciers. Il en sera ainsi, d'après l'art. 193 (alin. 3) « lorsque le navire aura fait un voyage « en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et « sans opposition de la part des créanciers du vendeur ». Cela comporte la réunion de trois faits.

897. — A. — Avant tout, un voyage en mer fait par le navire depuis l'aliénation.

Et dans le but, qu'il n'a d'ailleurs atteint que très imparfaitement, de prévenir des contestations, le Code de commerce a expliqué ce qu'il entendait ici par voyage ; l'art. 194 indique trois cas dans lesquels le navire aliéné est censé avoir fait un voyage.

En premier lieu, le navire a fait un voyage en mer lorsqu'il est parti d'un port et est arrivé dans un autre port, et que trente jours se sont écoulés depuis son départ. — Matériellement il y a voyage du moment où il y a eu sortie d'un port et entrée dans un autre port, (à une condition cependant, c'est qu'il s'agisse d'une véritable expédition, et non pas d'une traversée sur lest ou pour gagner un port de radoub, ou bien encore de l'entrée dans un port de relâche où le navire ne devait pas faire escale). Mais, pour empêcher l'acquéreur du navire d'abuser de cela en choisissant pour destination un port si rapproché du port de départ qu'une simple promenade en mer ferait tomber en quelques heures le droit des créanciers, la loi exige, outre le fait de la traversée, qu'il se soit écoulé 30 jours depuis le départ du navire. — Ce qui ne veut pas dire que la navigation doit avoir duré un mois, car il y a beaucoup de navires, comme par exemple les navires à vapeur affectés à un service régulier entre deux ports, qui reviennent beaucoup plus vite à leur point de départ, mais

qu'un délai d'un mois est laissé aux créanciers pour exercer leur droit de suite.

897 bis. — En second lieu, le navire est censé avoir fait un voyage en mer lorsqu'il est parti d'un port et y est revenu sans être entré dans un autre port, mais est resté 60 jours sorti. — Alors à la rigueur, il n'y a pas eu de voyage, faute d'aboutissement ; mais la longueur de l'absence du navire compense cela. — En outre ici, quoiqu'on en ait dit, tout le délai doit être passé en mer, à la différence du cas précédent ; peu importe que cette exigence rende ce cas de libération inapplicable aux bateaux de petite pêche, car il reste aux acquéreurs de ces bateaux la ressource de profiter du cas précédent, en faisant entrer leurs navires dans un port quelconque avant de revenir à leur point de départ.

897 ter. — En troisième lieu, le navire est censé avoir fait un voyage en mer lorsque, parti pour un voyage au long cours, il est en mer depuis plus de 60 jours. — Moins encore que dans le cas précédent il n'y a alors de voyage au sens exact du mot ; mais la longueur même de la navigation équivaut bien à un véritable voyage.

898. — B. — Pour que le voyage du navire aliéné éteigne le droit de suite des créanciers, il faut qu'il ait été fait sous le nom de l'acquéreur, c'est-à-dire après mutation en douane du navire, et avec un congé délivré au capitaine au nom du nouveau propriétaire.

Il résulte de là que, lorsqu'un navire est aliéné pendant qu'il est en voyage, l'achèvement du voyage laisse intacts les droits des créanciers (art. 196 C. de com.). Pour que le droit de suite s'éteigne alors, il faut que le navire, après avoir achevé le voyage commencé, en entreprenne un nouveau sous le nom de l'acquéreur.

Mais, pour qu'il en soit ainsi, il n'est pas indispen-

sable que le navire soit revenu à son port d'attache ou à son port de départ, ni même qu'il soit arrivé à son port de destination ; il suffirait qu'il entrât dans un port où réside un représentant de l'autorité française ayant qualité pour mentionner l'aliénation au dos de l'acte de francisation et pour délivrer de nouvelles expéditions au capitaine.

899. — C. — Il faut que les créanciers de l'aliénaire n'aient pas fait opposition ; c'est-à-dire une réclamation tendant à ce que le prix du navire leur soit réservé.

Cette opposition n'est d'ailleurs soumise à aucune forme spéciale, et n'a pas besoin non plus d'être faite avant le voyage du navire ; il suffit qu'elle soit adressée, en une forme quelconque, à l'acquéreur, avant l'expiration des délais de l'art. 194.

899 bis. — Il résulte de là pratiquement qu'aucun acheteur de navire, s'il est prudent, ne paiera le prix à son vendeur avant l'expiration de ces délais ; et c'est l'inconvénient du système.

CHAPITRE II

Privilèges sur les navires

900. — Parmi les créanciers des armateurs, il en est certains qu'à raison de la nature de leurs créances, la loi a voulu favoriser en les soustrayant à la règle du concours au marc le franc ; pour cela elle les a dotés de privilèges sur les navires.

SECTION I^{re}

Liste des privilèges

901. — Le plus grand nombre des privilèges sur les navires est énuméré par l'art. 191 du Code de commerce ; d'autres résultent du droit commun ; et le tout donne une liste de privilèges vraiment excessive.

Mais ici comme partout dans notre législation moderne, pas de privilèges sans texte. Or nous n'avons dans nos lois françaises aucune disposition qui attribue, d'une manière générale, un privilège sur les navires à tous ceux qui sont créanciers des armateurs pour une cause maritime, comme le fait le Code allemand ; par suite ceux des créanciers maritimes auxquels un privilège n'a pas été spécialement accordé, ne priment même pas les créanciers chirographaires dont les droits ont une cause étrangère à la navigation.

902. — Le Code de commerce subordonne l'exercice de la plupart des priviléges maritimes à certains modes de preuve des créances auxquelles il attache le privilège (art. 192) ; faute de ces preuves, les créanciers privilégiés retombent dans la catégorie des créanciers chirographaires, et subissent le concours de tous les créanciers, même terrestres, de leur débiteur.

§ 1^{er}. — FRAIS DE JUSTICE

903. — L'art. 191, 1^o déclare privilégiés « les frais « de justice et autres faits pour parvenir à la vente « et à la distribution du prix » du navire, Ce n'est qu'une application du privilège général des frais de justice établi par l'art. 2101, 1^o du Code civil.

Ici comme en matière terrestre, les frais qui sont privilégiés, ce sont seulement ceux qui ont profité à tous les créanciers, tels que les frais d'expropriation du débiteur ; le privilège n'existe pas pour les frais faits dans l'intérêt individuel d'un créancier, comme ceux de production des titres, — ni pour les frais de mutation en douane que l'adjudicataire du navire saisi fera pour régulariser sa situation.

904. — Pour donner lieu au privilège, les frais de justice doivent être constatés par des états arrêtés par les tribunaux compétents (art. 192, 1^o).

§ 2. — DROITS DE PILOTAGE ET DE PORT

905. — L'art. 191, 2^o déclare privilégiés « les droits « de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin », aux-
quels une loi du 13 avril 1906 (art. 2) a ajouté les frais de remorquage ; ce sont tous des frais de conservation.

906. — Pous être privilégiés, ces droits, sauf cependant les frais de remorquage, doivent être constatés par des quittances des receveurs (art. 192, 2^o).

§ 3. — GARDE DU NAVIRE

907. — L'art. 191, 3^o déclare privilégiés « les gages du gardien et les frais de garde du bâtiment depuis « son entrée dans le port jusqu'à la vente », c'est-à-dire les frais que les armateurs font ordinairement pour mettre un gardien à bord des navires rentrés à leur port d'attache et dont les équivages ont été licenciés ; ce sont encore des frais de conservation.

Quant aux frais de garde judiciaire du navire saisi, ils sont privilégiés, eux aussi, mais à titre de frais de justice, et par suite en premier rang.

908. — Pour être privilégiés, les frais de garde volontaire doivent être constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce (art. 192, 3^o).

§ 4. — BAILLEUR DE MAGASINS

909. — L'art. 191, 4^o déclare privilégié « le loyer « des magasins où se trouvent déposés les agrès et les « apparaux », qui auraient été enlevés du navire et descendus à terre pendant une relâche.

D'après le droit commun, le locateur des magasins dans lesquels ces objets ont été mis à l'abri aurait, comme bailleur d'immeubles, privilège sur ces objets seulement (art. 2102, 1^o, C. civil). Pour ne pas séparer le sort des agrès du sort du navire, et dans un but de simplification, la loi maritime a étendu le privilège du bailleur au navire tout entier.

Mais, ainsi transformé, le privilège du bailleur a un rang beaucoup moins avantageux que celui que lui assigne le droit commun ; le bailleur des magasins pourrait donc être tenté de renoncer au privilège que le Code de commerce lui donne sur le navire, pour exercer seulement sur les agrès et apparaux déposés dans ses magasins le privilège organisé par le Code civil. Il ne faudrait pas l'y admettre, car la loi maritime a entendu substituer au privilège ordinaire du bailleur un privilège particulier qui remplace complètement le privilège ordinaire.

910. — Pour être privilégié, le loyer des magasins doit être constaté par un état arrêté par le président du tribunal de commerce (art. 192, 3^o).

§ 5. — **FRAIS D'ENTRETIEN DU NAVIRE DEPUIS
LE DERNIER VOYAGE**

911. — L'art. 191, 5^o déclare privilégiés « les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son dernier voyage et son entrée dans le port ». C'est l'analogue de ce qu'est, en droit commun, le privilège des frais de conservation (art. 2102, 3^o C. civil).

Il ne s'agit ici que des frais d'entretien faits depuis la fin du dernier voyage ; les réparations faites au navire pendant le dernier voyage sont, sans doute, privilégiées aussi, mais en vertu du 7^e alinéa de l'art. 191, ce qui influe sur le rang du privilège ; quant aux réparations antérieures au dernier voyage, elles ne sont pas privilégiées du tout.

912. — Pour être privilégiés, les frais d'entretien doivent être constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce (art. 192, 3^o).

§ 6. — GENS DE L'ÉQUIPAGE

913. — L'art. 191, 6^o déclare privilégiés « les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ».

Ce privilège remplace pour les marins le privilège des gens de service et ouvriers (art. 2101, 4^o C. civil, et art. 549 C. de com.), mais avec une double différence : au lieu de porter sur la généralité des biens de l'armateur, il ne porte que sur le navire et le fret, et au lieu de garantir les salaires d'un certain nombre de mois, il garantit les salaires du dernier voyage. — Il pourrait résulter de là que le privilège spécial des marins fût moins avantageux que le privilège général des gens de service ; mais cela n'autoriserait pas les marins à invoquer le privilège ordinaire, car la loi maritime a évidemment voulu substituer ici un privilège spécial au privilège du droit commun.

914. — Le privilège des gens de mer appartient à tous les gens de l'équipage quel que soit leur grade, capitaine, officiers ou simple matelots ; et il doit être reconnu, non seulement aux marins proprement dits, mais aussi aux agents du service général, c'est-à-dire aux employés non marins qui sont attachés à certains navires, car ces agents font partie de l'équipage (1).

Il garantit les salaires des gens de l'équipage de quelque manière qu'ils aient été engagés, fût-ce à la part ou au fret ; en effet les services rendus par les marins sont les mêmes dans tous les cas, ils méritent toujours la même faveur, et la loi les couvre toujours de la même protection (2).

915. — Le privilège garantit, non seulement les loyers proprement dits des gens d'équipage, mais

(1) et (2) V. *supra*, n^os 79 et 91.

encore tout ce qui peut être considéré comme un supplément ou un équivalent de ces loyers : allocations supplémentaires pour heures de travail au delà du temps légal, chapeau du capitaine (dans le cas exceptionnel où il constituerait une gratification promise personnellement au capitaine par l'armateur), indemnité pour congédiement injustifié ou pour rupture du voyage par l'armateur...

Bien mieux, d'après une jurisprudence constante et une doctrine unanime, le privilège garantit toutes les autres créances que le contrat d'engagement peut faire naître au profit des gens d'équipage, telles que frais de traitement médical, frais funéraires, frais de rapatriement et de conduite ; ces créances constituent, en effet, des accessoires des salaires qui doivent être traités comme les salaires, et on en a la preuve dans la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail (art. 23, alin. 1).

916. — Le privilège des gens de mer peut être invoqué par l'administration de la Marine, quand elle réclame aux armateurs les loyers de marins absents, ou quand elle opère sur les loyers les prélevements ou retenues auxquels ont droit la Caisse des invalides de la Marine et la Caisse nationale de prévoyance des marins français (loi du 14 juillet 1908, art. 18), ou encore lorsqu'elle agit en remboursement de frais de rapatriement dont elle aurait fait l'avance. — En effet l'administration exerce alors les droits des gens de mer, ou doit être considérée comme subrogée dans leurs droits.

917. — Les loyers des gens d'équipage ne sont privilégiés sur le navire qu'autant qu'ils ont été arrêtés par l'administrateur de l'Inscription maritime sur le rôle de désarmement (art. 192, 4^o). Mais les autres créances des gens de l'équipage contre l'armateur sont privilégiées indépendamment de toute preuve particulière.

§ 7. — PRÊTEURS ET FOURNISSEURS POUR LES BESOINS DU NAVIRE EN VOYAGE

918. — L'art. 191, 7^e déclare privilégiées « les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ».

Par identité absolue de raison on doit considérer comme privilégiés de la même manière : les fournitures ou travaux faits à crédit pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, — la contribution due aux propriétaires des marchandises sacrifiées par le capitaine (par exemple jetées à la mer) dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, — les indemnités dues aux marins blessés en défendant le navire contre des ennemis. Dans tous ces cas, en effet, il s'agit de sommes dues par l'armateur à raison de mesures de conservation.

En ce qui concerne les prêts proprement dits, peu importe que ce soient des prêts ordinaires ou des prêts à la grosse, car la loi ne distingue pas et n'aurait eu aucune raison de distinguer.

Peu importeraient aussi que les prêts ou fournitures eussent été faits, non pas au capitaine, mais à l'armateur lui-même.

919. — Mais si les prêts ou fournitures avaient été faits pour les besoins personnels du capitaine ou de l'armateur, ou pour les besoins de la cargaison, il n'y aurait pas de privilège.

D'ailleurs le privilège n'est pas subordonné à l'emploi des fonds ou des fournitures aux besoins du navire ; car si les fonds avaient été détournés de leur but par le capitaine, les prêteurs ou fournisseurs ne pourraient pas être rendus victimes de cette infidélité.

920. — Le privilège des prêteurs et fournisseurs ne peut être exercé sur le navire qu'autant que la nécessité et la quotité des avances faites par eux sont justifiées par des états du capitaine et des procès-verbaux de l'équipage (art. 192, 5^o, et argument de ce texte).

§ 8. — VENDEUR

921. — L'art. 191, 8^o déclare privilégiées « les sommes dues au vendeur ». C'est le privilège du vendeur tel qu'il est établi par le Code civil tant sur les meubles que sur les immeubles (art. 2102, 4^o, et 2103, 1^o).

Il est vrai qu'au premier abord on pourrait croire que la loi maritime a subordonné ici le privilège à une condition toute particulière, à savoir que le navire n'ait point encore voyagé ; mais cela serait tellement absurde que jamais personne ne s'est arrêté à cette idée. La condition que le navire soit encore neuf n'est relative, en réalité, qu'à un autre privilège, celui des constructeurs, que l'art. 191 a réuni avec celui du vendeur dans le même alinéa pour lui donner le même rang. Quant au vendeur, en quelques circonstances et en quelque état qu'il ait vendu le navire, il est également digne de faveur, et il a toujours le même privilège.

922. — Comme le contrat passé pour la construction d'un navire à forfait est, au fond, une sorte de vente, le constructeur à forfait jouit du privilège du vendeur sur le navire qu'il a fourni.

923. — Pour que le vendeur puisse exercer son privilège en matière maritime, il faut que la vente du navire soit constatée par un acte ayant date certaine (art. 192 6^o).

§ 9. — CONSTRUCTEURS

924. — L'art. 191, 8^o déclare privilégiées « les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire ». C'est l'analogue de ce qu'est en matière immobilière le privilège des architectes et entrepreneurs (art. 2103, 4^o C. civil).

Le texte semble subordonner ce privilège à la condition que « le navire n'ait point encore fait de voyage » ; mais il est imparfaitement rédigé : en réalité il n'y a pas là une condition de la naissance du privilège, mais au contraire une cause d'extinction, en ce sens que le premier voyage que le navire fera le purgera du privilège des constructeurs.

925. — Le privilège des constructeurs appartient aussi bien aux fournisseurs et ouvriers employés en sous-ordre par un entrepreneur qui a construit un navire *à forfait*, qu'aux fournisseurs et ouvriers employés directement par un armateur qui a fait construire un navire *par économie* (1) ; en effet l'art. 191 accorde privilège aux constructeurs dans les termes les plus généraux, sans se préoccuper du mode de construction. La doctrine et la jurisprudence l'ont reconnu après d'assez longues et inutiles discussions.

926. — La loi n'a subordonné l'exercice du privilège des constructeurs à aucun mode particulier de constatation de leurs créances.

§ 10. — FOURNISSEURS ET OUVRIERS DE L'ARMEMENT

927. — L'art. 191, 8^o déclare privilégiées « les sommes dues... pour fournitures, travaux, main-d'œuvre

(1) V. *supra*, n° 45.

« pour radoub, victuailles, armement et équipement « avant le départ du navire ».

La loi n'accorde expressément privilège à ceux qui ont ainsi contribué à l'armement, que « si le navire a « déjà navigué », ce qui tient vraisemblablement à ce qu'elle a supposé que l'armement d'un navire neuf se confondait avec la construction ; mais cette supposition peut être inexacte, et comme il n'y aurait pas l'ombre d'une raison pour s'y tenir, on reconnaît unanimement que le privilège existe aussi bien pour l'armement d'un navire neuf que pour la remise en état d'un navire ayant déjà navigué.

928. — Pour que les fournitures d'armement soient privilégiées, il faut qu'elles soient constatées par des factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double aura été déposé au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours après le départ du navire (art. 192, 6^o). Mais il ne s'agit là que des fournitures ; les travaux de radoub ou d'armement sont privilégiés indépendamment de tout mode de preuve spécial.

929. — Après avoir ainsi donné un privilège aux fournitures et travaux d'armement et d'avitaillement avant le départ, le Code de commerce, dans le 9^e alinéa de l'art. 191, en avait aussi donné un aux sommes prêtées à la grosse sur le navire pour fournitures ou travaux du même genre ; et dans le 7^e alinéa de l'art. 192, il avait subordonné ce privilège à certaines justifications.

Mais le privilège des prêteurs à la grosse avant le départ a été supprimé par la loi du 10 décembre 1874, dont l'art. 27 a abrogé les alinéa 9 de l'art. 191 et 7 de l'art. 192 du Code de commerce.

§ 11. — ASSUREURS

930. — L'art. 191, 10^o déclare privilégié « le montant des primes d'assurances sur corps... dues pour le dernier voyage ». Ce privilège, qui n'a pas d'analogie en matière terrestre, est basé sur l'idée de conservation par équivalent ; l'assurance tend à conserver dans le patrimoine du débiteur, non pas sans doute les objets assurés eux-mêmes, mais du moins leur valeur.

931. — Le privilège des assureurs ne garantit que le paiement de la prime ; il ne garantirait pas le paiement de l'indemnité due à l'assureur en cas de ris-tourne de l'assurance par le fait de l'assuré.

932. — Pour que les primes soient privilégiées sur le navire, il faut que le montant en soit constaté par des polices, ou par des extraits des livres des courtiers d'assurances maritimes (art. 192, 8^o).

§ 12. — CHARGEURS

933. — L'art. 191, 11^o déclare privilégiés « les dommages-intérêts dûs aux affréteurs pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises qu'ils ont chargées ».

Ce privilège, qui n'a rien d'analogie en matière terrestre, ne repose pas sur une base juridique bien définie ; il ne s'explique guère que par une sorte de réciprocité que le législateur maritime a voulu établir entre le fréteur et les chargeurs (art. 280 C. de com.).

934. — Le privilège des chargeurs n'est attaché par la loi qu'aux dommages-intérêts pour perte ou avarie des marchandises ; il ne peut pas être étendu aux dommages-intérêts pour défaut de transport à destination ou pour retard.

935. — Les dommages-intérêts des chargeurs ne sont privilégiés sur le navire qu'à la condition d'être constatés par jugement ou par décision arbitrale (art. 192, 9^o).

§ 13. — SAUVETEURS ET ASSISTANTS

936. — Des textes anciens avaient déclaré privilégiés les frais de sauvetage. Alors même qu'on devrait considérer ces textes comme n'étant plus en vigueur, les frais de sauvetage, — auxquels il faut ajouter aujourd'hui les frais d'assistance, — seraient privilégiés en vertu de l'art. 2102, 3^o du Code civil, à titre de frais de conservation.

937. — Ces frais sont privilégiés indépendamment de tout mode particulier de justification.

§ 14. — GAGE

938. — Comme tout autre meuble, un navire peut, théoriquement, être donné en gage à un créancier, et alors celui-ci aurait privilège sur le navire (art. 2102, 2^o C. civil). Cela a toujours été reconnu dans tous les pays.

Mais en fait, ce gage n'a jamais été pratiqué, parce que les navires se prêtent fort mal aux conditions requises pour l'existence du gage. En effet le gage implique que l'objet donné en nantissement a été mis et reste en la possession matérielle du créancier (art. 2076 C. civil, et art. 92 C. de com.). D'autre part, le créancier n'a pas le droit de se servir de l'objet donné en gage (art. 2079 et 1930 combinés C. civil). — Donc un navire donné en gage ne pourrait être employé, ni par le débiteur, ni par le créancier ; il resterait immobile dans

un port à y pourrir. Cela est manifestement incompatible avec la nature des navires.

Finalement le gage des navires, quoique très possible en théorie, est à peu près impossible pratiquement (1).

939. — Du gage il faut rapprocher un privilège qui a été organisé par la loi terrestre sur le modèle du gage ; c'est le privilège des commissionnaires.

Les consignataires des navires, c'est-à-dire les personnes que les armateurs chargent de s'occuper de leurs navires et de représenter leurs intérêts dans les ports d'échelle ou de destination, n'ont-ils pas sur les navires, pour le paiement de leurs honoraires et le remboursement de leurs dépenses, le privilège que le Code de commerce donne à « tout commissionnaire » (art. 95) ?

— Si oui, ce serait seulement en théorie, car ce privilège est subordonné à la même possession matérielle que le gage, et les consignataires n'ont jamais la possession des navires. Mais il y a plus : le privilège des commissionnaires est organisé par la loi sur les marchandises, et les navires ne sont pas des marchandises. — Donc le privilège n'appartient pas aux consignataires.

(1) On avait imaginé un détour pour donner les navires en gage sans déplacement de la possession : c'était de déguiser le nantissement sous la forme d'une vente simulée de la nue-propriété du navire, avec une contre-lettre par laquelle le prétendu acheteur reconnaissait qu'il n'avait qu'un droit de gage. — Mais cette combinaison, dont du reste la légalité avait été contestée, se retournait contre les créanciers gagistes, car — les contre-lettres n'étant pas opposables aux tiers — les autres créanciers étaient fondés à les traiter comme des acquéreurs de la propriété, et à les actionner comme tels en paiement ou en délaissement, en exerçant contre eux le droit de suite. Donc, bien loin d'améliorer la situation des créanciers gagistes, cette combinaison l'aurait empirée.

§ 15. — PRIVILÈGES GÉNÉRAUX

940. — Les privilèges généraux institués par l'art. 2101 du Code civil, par l'art. 549 du Code de commerce, et par les lois sur les douanes, s'appliquent aux navires, puisqu'ils portent sur tous les biens des débiteurs.

Seulement il faut se rappeler que le privilège général des gens de service est remplacé, pour les marins, par un privilège spécial sur le navire (1).

OBSERVATION GÉNÉRALE SUR LES PRIVILÈGES MARITIMES

941. — Tandis qu'en droit commun, les privilèges ne peuvent dériver que du fait des propriétaires des choses affectées, et ne pourraient pas, par exemple, être l'œuvre d'un locataire, les privilèges maritimes naissent souvent des faits d'un armateur qui n'est qu'un affréteur, c'est-à-dire un locataire du navire. En effet l'art. 191 du Code de commerce attache les privilèges sur les navires à toute une série de dépenses faites par les armateurs, sans se préoccuper de la qualité de ceux-ci. La chose apparaît d'une manière particulièrement nette pour les dépenses d'armement, pour les salaires des gens d'équipage, et les retenues de l'Etat sur ces salaires (sur ce dernier point, loi du 14 juillet 1908, art. 18).

SECTION II

Etendue des privilèges maritimes

§ 1^{er}. — CRÉANCES GARANTIES

942. — Ce n'est pas seulement le capital des créances dont les privilèges maritimes garantissent le paie-

(1) V. *supra*, n° 913.

ment, mais aussi les intérêts et les frais accessoires (art. 214, alin. 2, et art. 320 C. de com.).

Et il en est ainsi de tous les intérêts indéfiniment, car on ne peut pas appliquer aux priviléges maritimes les dispositions qui limitent, relativement aux intérêts, l'effet des priviléges immobiliers et des hypothèques immobilières ou maritimes, à cause du caractère exceptionnel de ces dispositions.

§ 2. — ASSIETTE DES PRIVILÈGES

943. — Les priviléges sur les navires portent à la fois sur la coque des navires et sur ses accessoires, les agrès et apparaux.

Ils s'étendent aux améliorations apportées aux navires (art. 2133 C. civil).

944. — Ils s'étendent aussi aux indemnités qui peuvent être dues aux armateurs par des tiers à raison d'avaries survenues aux navires depuis la naissance des priviléges, et à toutes ces indemnités indistinctement : soit aux indemnités de réparation (dommages-intérêts, contributions d'avaries communes), en vertu des principes généraux qui veulent qu'une indemnité représentant une chose suive le sort de cette chose, et par *a fortiori* de la loi du 19 février 1889 ; soit aux indemnités d'assurance, en vertu de la loi du 19 février 1889 (art. 2), qui a attribué ces indemnités aux créanciers privilégiés, et qui, par ses termes généraux comme d'après les déclarations de ses rédacteurs, s'applique aux matières maritimes aussi bien qu'aux matières terrestres.

945. — Mais les priviléges sur les navires ne s'étendent pas, en principe, au fret, car le fret n'est pas un accessoire inséparable du navire.

Toutefois il en est autrement, — et cette exception confirme la règle, — pour quatre sortes de priviléges. — D'abord les priviléges généraux, à cause de leur généralité même. — Puis trois priviléges spéciaux que la loi maritime a établis à la fois sur le navire et sur le fret : le privilège des gens de l'équipage, le privilège des chargeurs, et le privilège des prêteurs et fournisseurs pour les besoins du navire en voyage (art. 271, 280 et 320 C. de com.).

946. — Et alors, pour ces priviléges, il faut préciser quelle est la valeur qui en est grevée à titre de fret.

La question n'offre pas d'intérêt en ce qui concerne les priviléges généraux, qui portent sur tous les biens du débiteur. Elle est, au contraire, importante pour les priviléges spéciaux des marins, des prêteurs et des chargeurs.

A cet égard, on ne peut pas assimiler au fret le prix du transport des passagers, et encore moins les primes à la navigation, car tout est de droit étroit en matière de priviléges. Il ne s'agit évidemment ici que du fret proprement dit.

En revanche, si c'est uniquement le fret proprement dit qui est grevé des priviléges, c'est tout ce fret, en un mot le fret brut.

Et c'est évidemment le fret qui a été gagné par le navire dans la navigation de laquelle et pendant laquelle sont nées les créances des marins, des prêteurs ou des chargeurs.

947. — Mais, pour que les priviléges puissent être exercés sur le fret, il faut que le fret soit encore dû à l'armateur ; les créanciers exercent alors leurs droits en faisant saisie-arrêt entre les mains de l'affréteur.

— Une fois que le fret a été encaissé par l'armateur, il n'existe plus, confondu qu'il est dans l'ensemble de

la fortune de l'armateur, et l'exercice des priviléges n'est plus possible que sur le navire.

Néanmoins on fait généralement exception à cette règle pour le cas où le fret aurait été payé d'avance ; on en donne pour prétexte qu'une convention intervenue entre l'armateur et l'affréteur est *res inter alios acta* pour les créanciers privilégiés de l'armateur, et ne peut pas influer sur leurs droits ; les créanciers privilégiés pourraient donc forcer l'affréteur à payer une seconde fois le fret entre leurs mains.

Singulier raisonnement et singulière solution ! Les conventions intervenues entre l'armateur et l'affréteur sont si peu étrangères aux créanciers de l'armateur, que c'est en invoquant ces conventions qu'ils réclament le fret ; donc ils doivent les prendre telles quelles, et subir les clauses qui leur sont désavantageuses comme ils profitent de celles qui leur sont favorables. — Quant à forcer l'affréteur à payer une seconde fois un fret qu'il a déjà payé de la façon la plus régulière, c'est une iniquité. A moins donc que les créanciers privilégiés ne puissent prouver que le paiement anticipé du fret a eu lieu dans le but frauduleux de faire échec à leurs droits, ce paiement devrait leur être opposable.

947 bis. — A plus forte raison, pour que les marins, prêteurs et chargeurs aient le privilège sur le fret, il faut qu'il y ait un fret. Cela paraît inutile à dire, parce que trop évident ; et pourtant la doctrine et la jurisprudence décident le contraire.

Dans un esprit de faveur exagéré pour les gens de mer, on a posé en principe qu'ils ont toujours le droit de réclamer un fret par privilège, parce que toute traversée est réputée, vis-à-vis d'eux, rapporter un fret. On reconnaît cependant que les marins ne pourraient réclamer aucun fret dans le cas où le navire aurait voyagé sur lest, parce qu'alors ils ont su, à n'en pas

douter, qu'il n'y en avait pas. — Mais on prétend qu'il y aurait lieu de tenir compte d'un fret aux marins lors même que le navire n'en aurait pas gagné, soit parce qu'il serait employé par l'armateur à la pêche ou au transport de marchandises lui appartenant, soit parce que, le navire ayant été frété pour l'aller et le retour, le fret aurait été stipulé payable seulement pour le retour qui n'aurait pas été effectué.

Il m'est impossible de comprendre comment un privilège peut être exercé sur quelque chose qui n'existe pas. Au fond, la solution généralement admise revient à attribuer aux gens de mer, sur tous les biens de l'armateur, un privilège général limité au fret hypothétique du navire ; or il n'y a pas trace d'un pareil privilège dans nos lois. Quand, pour une cause quelconque, il n'y a pas de fret, on devrait reconnaître que le privilège des gens de mer ne s'exerce que sur le navire.

948. — Les gens de mer, prêteurs et chargeurs peuvent exercer leurs priviléges sur le fret sans avoir besoin de fournir les justifications particulières que l'art. 192 exige d'eux pour l'exercice de leurs priviléges sur le navire.

§ 3. — INDIVISIBILITÉ DES PRIVILÈGES

949. — Les priviléges maritimes ont le même caractère d'indivisibilité que toutes les sûretés réelles : la totalité des choses grevées du privilège répond de chaque portion des créances garanties, et réciproquement chaque portion des choses grevées répond de toutes les créances garanties.

Il résulte notamment de là que les priviléges qui s'étendent du navire au fret peuvent être exercés, au gré des créanciers privilégiés, sur le navire seul, ou sur

le fret seul, ou sur les deux ensemble, sans que les autres créanciers soient recevables à s'en plaindre.

SECTION III

Effets des priviléges maritimes

950. — Les priviléges sur les navires ont un double effet : comme tous les priviléges, ils donnent aux créanciers qui en sont investis un droit de préférence sur le prix des navires à l'encontre des autres créanciers ; en outre, à la différence des autres priviléges mobiliers, mais à la ressemblance des priviléges immobiliers, ils confèrent aux créanciers un droit de suite sur les navires à l'encontre des tiers-acquéreurs.

§ 1er. — DROIT DE PRÉFÉRENCE

951. — Comme tous les créanciers privilégiés, ceux qui ont privilège sur un navire passent, sur le prix de ce navire, — et aussi sur le fret quand leur privilège s'étend au fret, — avant tous les autres créanciers, non seulement avant les créanciers chirographaires, mais encore avant les créanciers hypothécaires (art. 191, alin. dernier, C. de com.).

Et cela est vrai de tous les créanciers privilégiés indistinctement, aussi bien de ceux qui doivent leurs priviléges au droit commun, que de ceux qui les tiennent des dispositions spéciales de la loi maritime ; car l'art. 191 ne distingue pas et n'avait pas à distinguer entre eux.

952. — Mais quel sera le rang respectif des divers créanciers privilégiés les uns par rapport aux autres ?

Pour bien comprendre cette question, il faut se rappeler qu'il y a ici en présence trois catégories de priviléges : des priviléges spéciaux créés par la loi

maritime (ceux de l'art. 191 du Code de commerce), des priviléges spéciaux résultant du droit commun (sauvetage, gage), et les priviléges généraux du droit commun.

Le rang respectif des priviléges spéciaux créés par le Droit maritime est réglé par la loi elle-même : le Code de commerce déclare formellement que les créances auxquelles il donne privilège « sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées par le texte » (art. 191).

Du reste le classement ainsi fait par la loi maritime est très rationnel, car il est basé, comme le veut l'art. 2096 du Code civil, sur « les différentes qualités des « créances » : au premier rang, les frais de justice, parce qu'ils profitent à tous les créanciers ; — au deuxième rang et aux rangs suivants jusqu'au septième, toutes les dépenses de conservation du navire, les plus récentes passant avant les plus anciennes, comme ayant maintenu l'utilité des plus anciennes ; — au huitième rang, les créanciers qui ont mis le navire dans le patrimoine du débiteur ; — au neuvième rang, les primes d'assurance, qui sont des frais de conservation seulement par équivalent ; — enfin au dernier rang, les indemnités dues aux chargeurs, dont le privilège ne repose que sur des considérations de réciprocité.

Sur tous ces points, pas de difficulté possible, la loi étant formelle.

Le rang respectif des priviléges généraux est réglé aussi par la loi, ces priviléges étant classés entre eux par le Code civil (art. 2101). A cet égard encore pas de difficulté.

Mais il reste à classer les priviléges généraux et les priviléges spéciaux du droit commun, en tant qu'ils s'appliquent aux navires, soit entre eux, soit par rapport aux priviléges spéciaux du Droit maritime. Cela est fort difficile ; mais c'est bien plutôt une question de Droit civil qu'une question de Droit maritime, car

elle doit être tranchée d'après les principes généraux sur les priviléges.

Or, en Droit civil, le système qui l'a emporté à juste titre, classe les priviléges, non pas par catégories, selon qu'ils sont généraux ou spéciaux, mais individuellement d'après leur cause (argument de l'art. 2096 C. civil).

Partant de là, pour régler le concours sur les navires des priviléges spéciaux du Droit maritime avec les priviléges spéciaux du droit commun, il ne faut pas donner systématiquement la préférence aux priviléges maritimes ; mais, immédiatement après le privilège des frais de justice, qui doit toujours passer le premier, il faudrait placer le gage (s'il existait en fait sur un navire), parce que la possession matérielle de la chose donne au créancier gagiste une supériorité incontestable. — Ensuite il faut placer le privilège des sauveteurs ou assistants, qui est basé sur l'idée de conservation du navire ; et enfin les priviléges organisés par l'art. 191 du Code de commerce. — Toutefois ceux de ces priviléges qui sont basés, eux aussi, sur l'idée de conservation, comme ceux des droits de port, des frais de garde et des frais d'entretien, devraient passer avant le privilège des sauveteurs si ces frais avaient été faits depuis le sauvetage, parce qu'alors ils auraient profité aux sauveteurs eux-mêmes ; et par la même raison, ces priviléges et celui des sauveteurs ou assistants primaient le gage, si les actes de sauvetage ou de conservation étaient intervenus après la constitution du gage.

De même, pour régler le concours sur les navires des priviléges généraux et des priviléges spéciaux, après avoir mis au premier rang le privilège des frais de justice, il faut donner le second rang aux priviléges de la douane, le troisième rang aux priviléges spéciaux, et reléguer au dernier rang les priviléges généraux autres que ceux des frais de justice et de la douane.

953. — S'il y a plusieurs créanciers privilégiés du même rang, ils viennent en concours les uns avec les autres (art. 2097 C. civil, et art 191, alinéa avant-dernier, C. de com.). Cela s'applique notamment au capitaine et aux matelots pour leurs loyers ; — aux prêteurs et aux fournisseurs pour besoins du navire en voyage ; — au vendeur, aux constructeurs et aux fournisseurs et ouvriers de l'armement, qui sont réunis par l'art. 191, 8^o dans une même disposition.

Mais cette règle comporte deux exceptions.

En premier lieu, et nonobstant l'art. 191, 8^o, le vendeur du navire passera certainement après les fournisseurs et ouvriers qu'il aurait employés lui-même à la construction du navire ; en effet ce sont ses propres créanciers ; ils avaient privilège contre lui avant la vente du navire, donc ils ont privilège par préférence à lui après la vente ; c'est d'évidence.

En second lieu, et nonobstant l'art. 191, 7^o, les différents prêteurs et fournisseurs pour les besoins du navire en voyage ne viendront pas toujours en concurrence. Cela n'est vrai que pour les prêts et fournitures faits dans un même port ; ceux-là doivent venir en concours parce que, alors même qu'ils auraient eu lieu à des jours différents, ils ont été faits pour subvenir aux mêmes besoins. — Mais si les prêts ou les fournitures ont été faits successivement dans des ports différents, les derniers en date passeront avant les plus anciens (art. 323 C. de com.) ; en effet ceux faits dans le dernier port ont maintenu l'effet de ceux qui avaient été faits dans une relâche antérieure (1).

(1) On devrait, à ce point de vue, considérer comme faits dans des ports différents les prêts et fournitures faits dans le même port, mais pendant deux séjours différents du navire qui, après être sorti d'un port, y serait rentré après une traversée.

§ 2. — DROIT DE SUITE

954. — Par une exception notable au droit commun, et bien que les navires soient des meubles, les créanciers qui ont privilège sur un navire ont le droit de suivre ce navire entre les mains des tiers-acquéreurs (art. 190, alin. 2, C. de com.).

Ce droit de suite appartient aux créanciers qui tiennent leurs priviléges du droit commun, aussi bien qu'à ceux qui les tiennent de la loi maritime, puisqu'il est donné même aux créanciers chirographaires.

955. — Quant aux effets du droit de suite, ils sont les mêmes entre les mains des créanciers privilégiés que dans celles des créanciers chirographaires (1).

SECTION IV

Extinction des priviléges

956. — Les priviléges sur les navires, comme ceux sur les immeubles, peuvent disparaître, soit d'une manière complète et absolue, le droit de préférence et le droit de suite s'éteignant ensemble, — soit d'une manière incomplète, le droit de suite disparaissant seul, et le droit de préférence lui survivant pour s'exercer sur le prix du navire, tant que ce prix est encore dû.

§ 1^{er}. — EXTINCTION ABSOLUE DES PRIVILÈGES

957. — Tous les priviléges sur les navires s'éteignent par les causes qui, en droit commun, amènent l'extinction des priviléges ordinaires. Ces causes sont au nombre de cinq :

(1) V. *supra*, n° 888.

l'extinction de la créance privilégiée ; — la renonciation du créancier ; — l'usucaption du navire par un tiers (art. 2180 C. civil) ; — la perte totale et sans indemnité du navire ; — la résolution du droit du débiteur sur le navire.

Ces cinq causes d'extinction des priviléges s'appliquent aux navires comme aux autres biens, et par suite ne comportent pas de détails, sauf la remarque que, pour les navires, l'usucaption n'est guère que théorique.

958. — En outre, la plupart des priviléges sur les navires comportent une sixième cause d'extinction tout à fait spéciale : un voyage du navire.

Pour éviter que les priviléges sur les navires, dont la plupart naissent de la navigation du navire, n'allaissent en s'accumulant, la loi maritime a décidé que la plupart de ces priviléges ne pourraient s'exercer qu'autant qu'ils se rapporteraient au dernier voyage avant la saisie du navire. Ainsi un nouveau voyage du navire, en même temps qu'il fait apparaître une nouvelle série de priviléges, fait disparaître une série précédente.

Il est vrai que, par sa nature même, cette notion ne peut s'appliquer qu'aux priviléges ayant un caractère essentiellement maritime ; elle est nécessairement étrangère aux priviléges du droit commun, parce que ceux-ci ne sont pas corrélatifs aux voyages faits par les navires. Les priviléges généraux, y compris celui des frais de justice, les priviléges de la douane, le privilège des sauveteurs et assistants, et celui du créancier gagiste (en supposant qu'il existe en fait) survivent certainement aux voyages faits par le navire depuis leur naissance.

Mais l'art. 191 du Code de commerce, tout en ne posant pas de règle générale sur ce point, indique clairement que c'est seulement lorsqu'ils sont relatifs

ou postérieurs au voyage du navire que sont privilégiés : les frais de garde du navire, — les loyers des magasins où sont déposés les agrès, — les frais d'entretien du navire, — les salaires des gens d'équipage, — les prêts et fournitures pour les besoins du navire, — les dépenses de construction, — les frais d'armement, — les primes d'assurance ; et par identité de raison il en est de même des droits de pilotage et de port, et des dommages-intérêts dûs aux chargeurs. Ce qui fait que dix des priviléges établis sur les navires par le Code de commerce dans son art. 191, sont anéantis par un nouveau voyage du navire.

Reste un privilège dont le sort à cet égard est très discuté, le privilège du vendeur du navire.

D'après l'opinion généralement suivie en jurisprudence et en doctrine, ce privilège disparaîttrait, lui aussi, par suite d'un voyage fait par le navire depuis la vente. La loi, dit-on, est formelle : l'art. 191, 8^e donne privilège au vendeur en même temps qu'aux constructeurs, « si le navire n'a point encore fait de voyage » ; sans doute cette condition ne peut pas être entendue pour le vendeur de la même manière que pour les constructeurs, et tandis que pour ceux-ci elle signifie tout naturellement que le navire ne doit pas avoir navigué du tout, pour le vendeur elle doit être entendue en ce sens que le navire ne doit pas avoir navigué depuis la vente ; mais il n'en résulte pas moins que le vendeur, lui aussi, perd par un voyage du navire le privilège que lui a donné la loi maritime. Mais alors, ajoute-t-on, il retrouve le privilège ordinaire du vendeur de meubles (art. 2102, 4^e C. civil), qui, lui, survit aux voyages du navire.

Que de complications basées sur une subtilité !

Il est rationnellement et juridiquement impossible que le vendeur de navire ait à la fois deux priviléges

du vendeur, l'un plus durable que l'autre ; celui que lui donne la loi maritime remplace complètement pour lui le privilège du droit commun, de même que, de l'avis unanime, le privilège ordinaire du bailleur est remplacé par le privilège particulier du bailleur des magasins, et le privilège des gens de service par le privilège des gens de mer. — Il est vrai qu'il serait absurde que le vendeur du navire perdit toute garantie par suite d'un fait qui ne risque pas, pour lui comme pour les autres privilégiés de l'art. 191, de faire naître un nouveau privilège semblable au sien ; mais aussi la loi n'a-t-elle jamais dit cela. — En effet on n'a pu réussir à appliquer au vendeur l'expression employée par l'art. 191 : « si le navire n'a pas encore fait de voyage », qu'en faisant subir au texte une correction qui dépasse singulièrement les attributions des interprètes de la loi ; l'impossibilité même où l'on est d'adapter le texte tel quel au vendeur, montre bien que la condition formulée par l'art. 191 se rapporte uniquement aux constructeurs, et est étrangère au vendeur. On n'en doutera pas si l'on prenait la peine de comparer la disposition du Code de commerce à la disposition correspondante de l'Ordonnance de 1681 et au commentaire de Valin sur l'Ordonnance.

On devrait donc reconnaître que le privilège du vendeur n'est pas éteint par les voyages que l'acheteur ferait faire au navire.

959. — Pour tous les priviléges qui sont susceptibles de cette cause d'extinction, le nouveau voyage du navire qui les ferait disparaître, ce n'est pas un voyage plus ou moins fictif, comme celui défini par les articles 193 et 194 du Code de commerce, car ces articles réglementent spécialement l'extinction du droit de suite par rapport aux tiers acquéreurs, et leur caractère exceptionnel ne permet pas d'en étendre l'application. C'est

un *voyage réel*. Mais ce voyage réel n'est pas un voyage « quelconque », comme l'ont dit trop souvent les auteurs ; ce qui pourrait conduire à cette conséquence absurde que la moindre traversée serait suffisante pour éteindre le privilège tout entier, alors qu'elle ne le serait pas pour éteindre le seul droit de suite ; et à cette autre conséquence, que les priviléges sur les navires naîtraient et s'évanouiraient avec une rapidité déconcertante. C'est, comme le décide avec raison une jurisprudence constante, un voyage maritime au sens juridique du mot, c'est-à-dire l'ensemble des traversées effectuées par un navire entre son dernier armement et son dernier désarmement administratif, qui sont eux-mêmes définis par la revue d'armement et la revue de désarmement (1).

960. — Cette manière d'entendre le voyage du navire donne la solution de deux questions accessoires qui ont beaucoup embarrassé les auteurs.

Lorsqu'un navire qui est en cours de voyage, fait, avant de rentrer au port, un voyage supplémentaire non mentionné dans ses expéditions, les priviléges résultant de sa navigation régulière sont-ils éteints ? — Non, car la traversée supplémentaire n'amène pas le désarmement et le réarmement du navire.

Quand il s'agit de priviléges attachés à des créances qui correspondent à une navigation déterminée — privilège des gens de mer engagés au voyage, — privilège des prêteurs pour les besoins du voyage, — privilège des assureurs au voyage, — il peut se faire que le voyage générateur des créances privilégiées (en matière d'assurances, on l'appelle *voyage assuré*) ne coïncide pas avec le *voyage réel* du navire. Auquel de ces deux voyages faut-il s'attacher pour déterminer les privi-

(1) V. *supra*, nos 93 et 112.

lèges qui subsistent sur le navire ? — Ce n'est pas au dernier voyage assuré, c'est au dernier voyage réel. En effet, d'abord l'expression « dernier voyage » ne peut pas avoir, pour certains créanciers privilégiés, une autre signification que pour tous les autres ; en outre, ce qu'il faut considérer, à l'égard de ces créanciers aussi, c'est l'armement et le désarmement administratifs du navire, comme l'art. 192, 4^o du Code de commerce l'indique nettement en ce qui concerne le privilège des gens de l'équipage.

§ 2. — EXTINCTION DU DROIT DE SUITE

961. — Le droit de suite des créanciers privilégiés s'éteint par les mêmes causes que le droit de suite des créanciers chirographaires (art. 193 C. de com.), et de la même manière (1), sauf une différence importante en ce qui concerne la perte du navire.

Cette perte, fût-elle totale, n'éteindrait pas le droit de suite des privilégiés, comme celui des chirographaires, si elle était couverte par une assurance ; alors les créanciers privilégiés auraient la ressource d'exercer leur droit de suite sur l'indemnité d'assurance, qui est subrogée pour eux au navire assuré (loi du 19 février 1889, art. 2) ; et ils pourraient se faire attribuer cette indemnité au détriment du tiers-acquéreur du navire.

(1) V. *supra*, n^os 890-899.

CHAPITRE III

Hypothèque des navires

962. — Les navires avaient été considérés comme susceptibles d'hypothèque à Rome et dans certaines provinces de l'ancienne France, parce que l'hypothèque des meubles y était admise.

Par la raison inverse, l'hypothèque des navires fut proscrite par le Code civil (art. 2118 et 2119).

L'état de choses créé à cet égard par le Code civil était regrettable. En effet les navires se prêtent infinitéiment mieux que les meubles ordinaires à la constitution d'hypothèques : n'étant pas soumis à la règle « en « fait de meubles, possession vaut titre » (1), ils ne répugnent nullement à l'exercice du droit de suite, sans lequel l'hypothèque serait une garantie précaire ; leurs mutations de propriété étant publiques (2), leur affectation hypothécaire n'est pas condamnée à rester occulte, ce qui serait déplorable. D'un autre côté, le gage, qui est très facile à constituer sur les meubles ordinaires, et qui, pour eux, rend l'hypothèque inutile, est impraticable en fait pour les navires (3), et demande à être remplacé par l'hypothèque.

L'hypothèque des navires étant prohibée par nos Codes, et le gage des navires étant à peu près impos-

(1) et (2) *V. supra*, n^os 55 et 48.

(3) *V. supra*, n^o 938.

sible en fait, les navires ne pouvaient, malgré leur valeur souvent énorme, être employés par leurs propriétaires comme moyen de crédit. Il y avait là pour l'industrie des armements et pour celle des constructions navales, qui ont besoin de capitaux considérables, une cause de gêne. C'était en même temps une cause d'infériorité notable pour la marine française par rapport aux marines étrangères, car l'hypothèque maritime était admise et pratiquée dans beaucoup de pays.

Il était donc à désirer qu'une dérogation fût apportée, en matière maritime, aux règles ordinaires de notre régime hypothécaire ; c'est ce qui a été fait par une loi du 10 décembre 1874, qui a organisé l'hypothèque des navires, et qui a été remplacée elle-même par une autre loi du 10 juillet 1885.

963. — Mais c'est uniquement dans un but de crédit que l'hypothèque maritime a été réinstituée en France. Aussi les lois de 1874 et de 1885, après avoir posé en principe que « les navires sont susceptibles d'hypothèque », ajoutent-elles immédiatement qu' « ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties » (art. 1), ce qui écarte les hypothèques légales et les hypothèques judiciaires.

SECTION I^{re}

Navires susceptibles d'hypothèque

964. — Les lois de 1874 et de 1885 n'avaient organisé l'hypothèque que sur les navires de mer, laissant ainsi les bateaux de rivière sous l'empire du droit commun ; mais une loi du 5 juillet 1917 a institué l'hypothèque des bateaux de rivière, en soumettant cette hypothèque fluviale à des règles calquées presque textuellement sur celles de l'hypothèque maritime.

965. — Qu'il s'agisse de navires de mer ou de bateaux de rivière, ils ne sont considérés par la loi comme susceptibles d'hypothèque que s'ils ont un tonnage brut d'au moins 20 tonneaux (art. 36, loi de 1885, et art. 11, loi de 1917), sous prétexte que sans cela ils n'offriraient pas à l'hypothèque une assiette suffisante.

Mais du moment où il s'agit d'un navire d'au moins 20 tonneaux, l'hypothèque est possible dans les conditions les plus diverses :

elle peut être constituée sur la pleine propriété, ou la nue-propriété, ou l'usufruit d'un navire (argument de l'art. 2118 C. civil) ;

sur un navire entier, ou sur une portion indivise de navire ;

sur un navire au port, ou sur un navire en voyage ;

sur un navire à flot, ou sur un navire en construction (art. 5, alin. 1, loi de 1885). — « Dans ce (dernier) « cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration « faite au receveur principal du bureau des douanes « dans la circonscription duquel le navire est en construction ; cette déclaration indiquera la longueur « de la quille du navire et approximativement ses « autres dimensions, ainsi que son tonnage présumé ; « elle mentionnera l'emplacement de la mise en chantier du navire » (art. 5, alin. 2 et 3) ; — le tout pour individualiser l'objet de l'hypothèque.

SECTION II

Constitution et preuve de l'hypothèque

966. — I. — L'hypothèque des navires ne pouvant être que conventionnelle, elle n'existe que par le consentement réciproque de celui qui la fournit et du créancier qui la reçoit.

Ce consentement peut se produire de toute manière ; lorsque la loi semble exiger qu'il soit écrit (art. 2, loi de 1885), elle ne vise en réalité qu'une question de preuve.

967. — Il suffit, pour la validité de la convention d'hypothèque, que le créancier ait la capacité de contracter ; mais il faut que le constituant ait la capacité d'aliéner (art. 2124 C. civil), car il s'agit pour lui d'un acte de disposition.

968. — « L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire » (art. 3, alin. 1, loi de 1885), ou par l'usufruitier si elle portait sur l'usufruit ; en effet l'hypothèque de la chose d'autrui est nulle.

Il résulte de là que, lorsqu'il s'agit d'un navire en construction, la personne de laquelle l'hypothèque doit émaner varie selon le mode de construction : pour un navire construit par économie, c'est l'armateur ; il en serait de même pour un navire construit à l'entreprise, mais avec les matériaux de l'armateur ; enfin pour un navire construit à l'entreprise avec des matériaux fournis par l'entrepreneur, celui-ci seul pourrait constituer l'hypothèque (1).

Il résulte encore de là que, s'agissant d'un navire appartenant à une société, l'hypothèque doit être consentie par l'assemblée des associés.

968 bis. — Enfin s'il s'agit d'un navire à l'état d'indivision, la conséquence logique de la règle serait que chacun des copropriétaires aurait seul le droit d'hypothéquer sa part, mais serait libre de l'hypothéquer de sa seule autorité. — Mais ici la loi maritime a dérogé au droit commun en deux sens différents.

D'un côté, et conformément à l'article 220 du Code de commerce, la majorité des portionnaires peut, dans

(1) V. *supra*, n° 45.

l'intérêt commun, hypothéquer le navire entier, même les parts des opposants, sauf à s'y faire autoriser par le tribunal de commerce (art. 3, alin. 2, loi de 1885).

D'autre part et corrélativement, chacun des portionnaires ne peut hypothéquer sa part qu'avec l'assentiment de la majorité (art. 3, alin. 3) ; sans cela en effet une hypothèque individuelle sur une part aurait pu enlever toute valeur à l'hypothèque collective du navire entier, et rendre cette hypothèque impossible en fait.

969. — L'hypothèque peut être constituée par mandataire. Mais la loi maritime exige pour cela un mandat spécial (art. 3, alin. 1, loi de 1885).

Par suite, ni l'armateur-gérant, ni le capitaine ne peuvent hypothéquer le navire en vertu de leur mandat ordinaire, si large que soit cependant ce mandat.

Toutefois la loi maritime apporte elle-même exception à cette règle en faveur du capitaine dans le cas où il s'agirait de mettre à exécution un affrètement consenti sur un navire indivis par la majorité des portionnaires, et aux dépenses duquel certains portionnaires refuseraient ensuite de contribuer (art. 223 C. de com., modifié par la loi de 1885).

970. — II. — Pour l'hypothèque terrestre, la question de preuve se confond avec la question de constitution, parce que la convention d'hypothèque doit, pour sa validité même, être revêtue de la forme notariée (art. 2127 C. civil).

On pourrait croire, au premier abord, qu'il en est de même pour l'hypothèque maritime, sauf une atténuation. En effet, d'après la loi du 10 juillet 1885, « le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit ; il peut être fait sous signatures privées » (art. 2). D'où il semblerait résulter

qu'en matière maritime aussi, l'hypothèque est un acte solennel, avec une solennité moins grande qu'en matière terrestre.

Mais comme la loi de 1885 s'exprime dans les mêmes termes que le Code de commerce pour la vente des navires (art. 195), cette loi doit être entendue de la même manière que le Code (1).

La rédaction d'un écrit n'est donc exigée que pour la preuve de l'hypothèque. Par suite l'hypothèque pourrait être prouvée, à défaut d'écrit, par l'aveu ou par le serment, et le jugement constatant l'aveu ou le serment tiendrait lieu d'acte. — Mais la preuve écrite ne peut résulter que d'un « acte » dressé exprès pour constater la convention d'hypothèque ; les livres ou la correspondance des parties ne seraient pas une preuve suffisante, et la preuve par témoins ne serait jamais recevable.

971. — La loi maritime admet que le titre constitutif de l'hypothèque soit à ordre, afin de permettre une transmission très facile du droit hypothécaire au moyen d'un simple endossement du titre (art. 12, loi de 1885).

Peut-être même l'hypothèque maritime pourrait-elle être constatée par un titre au porteur.

971 bis. — La possibilité de céder l'hypothèque maritime par endossement du titre hypothécaire implique que l'hypothèque peut être transmise indépendamment de la créance à l'occasion de laquelle elle a été créée. En effet si cette créance est nominative, l'endossement, qui est suffisant pour transmettre l'hypothèque, ne suffit pas pour céder la créance.

(1) V. *supra*, n° 47.

SECTION III

Inscription de l'hypothèque maritime

972. — En matière maritime comme en matière immobilière, l'hypothèque doit être publiée pour être efficace à l'égard des tiers. Sur ce point la loi maritime n'a guère fait qu'adapter aux navires les règles que les lois civiles avaient posées pour les immeubles.

La publicité résulte d'une *inscription*, c'est-à-dire d'une mention par extrait de l'acte constitutif de l'hypothèque sur un registre public (art. 6, loi de 1885).

Le rôle de conservateur des hypothèques est joué ici par le receveur principal des douanes. L'hypothèque doit être inscrite à la recette des douanes du quartier dans lequel se trouve le port d'attache du navire, ou le lieu de sa construction s'il s'agissait d'un navire encore sur le chantier (art. 6) (1).

973. — « Pour opérer l'inscription, il est présenté » au bureau du receveur des douanes un des originaux « du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste « déposé, s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou « une expédition, s'il en existe minute. — Il est joint « deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un « peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent : « 1^o les noms, prénoms et domiciles du créancier et « du débiteur, et leur profession, s'ils en ont une ; —

(1) Lorsque inscription a été prisée sur un navire en construction, si plus tard, au moment de sa francisation, le navire est attaché à un port autre que le lieu de sa construction, l'inscription devra être reportée d'office par le receveur des douanes sur le registre du port d'attache (art. 7, alin. 2). — De même si un navire change de port d'attache, les inscriptions prises sur lui dans son ancien port doivent être reportées d'office sur le registre de son nouveau port d'attache (art. 7, alin. 3).

« 2^o la date et la nature du titre ; — 3^o le montant de la créance exprimée dans le titre (1) ; — 4^o les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ; « 5^o le nom et la désignation du navire hypothéqué, « la date de l'acte de francisation ou de la déclaration de la mise en construction ; — 6^o élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du receveur des douanes » (art. 8, loi de 1885).

« Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription » (art. 9).

Sauf de légères différences, ce sont les mêmes dispositions que celles des anciens art. 2148 et 2150 du Code civil pour les hypothèques immobilières, et elles doivent être entendues comme l'étaient ces articles avant d'avoir été modifiés par la loi du 1^{er} mars 1918 (2).

974. — La loi maritime n'a pas fixé d'époque à laquelle devrait être prise l'inscription d'une hypothèque sur navire. Il résulte de là que, conformément au droit commun, l'inscription peut être utilement prise à toute époque, tant qu'il n'est pas intervenu un fait qui, d'après les règles des hypothèques immobilières, arrête le cours des inscriptions hypothécaires. Or il y a trois faits de ce genre : l'aliénation du bien hypothéqué, la faillite ou liquidation judiciaire du propriétaire de

(1) Ou l'évaluation de la créance, si elle est indéterminée (art. 2148 C. civil).

(2) Cette loi, qui a simplifié l'inscription des hypothèques immobilières en la remplaçant par la réunion des bordereaux en un volume relié, ne s'applique pas aux hypothèques maritimes, car elle n'a pas posé de règles générales, mais a déclaré modifiés les articles 2148-2153 du Code civil, sans toucher aux articles correspondants de la loi spéciale de 1885.

ce bien, sa mort suivie de l'acceptation de sa succession sous bénéfice d'inventaire (art. 2146 C. civil, et art. 448 C. de com.).

974 bis. — En ce qui concerne spécialement l'aliénation du navire hypothéqué, le moment précis où les inscriptions ne peuvent plus être utilement prises du chef de l'aliénateur, varie selon que le navire est ou non francisé.

Si c'est un navire francisé, comme l'aliénation n'en est opposable aux tiers que quand elle a été complétée par la mutation en douane, les créanciers hypothécaires de l'aliénateur peuvent encore prendre inscription après l'aliénation, jusqu'au jour de la mutation en douane, absolument comme, en matière immobilière, ils le pourraient jusqu'à la transcription (art. 6, loi du 23 mars 1855).

Mais, s'il s'agissait d'un navire non encore francisé, comme l'aliénation en serait opposable aux tiers par elle-même, inscription ne pourrait être prise du chef de l'aliénateur que jusqu'à l'aliénation même.

975. — L'effet des inscriptions n'est pas indéfini : en matière maritime comme en matière terrestre, « l'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans « à compter du jour de sa date » ; avant l'expiration de ce délai, l'inscription doit être renouvelée (art. 11, loi de 1885 ; — art. 2154 C. civil).

Quelles sont les formes du renouvellement, quels en sont les effets, et quand cesse-t-il d'être utile ? La loi maritime ne réglemente pas plus que la loi civile ces questions, qui, sur certains points, ont fait grande difficulté ; il faut appliquer ici les solutions admises en matière civile.

976. — Quand une inscription n'a plus de raison d'être, parce que l'hypothèque à laquelle elle correspondait n'existe plus, il y a lieu de l'annihiler au moyen

d'une radiation, qui est consentie par les parties intéressées, ou ordonnée par la justice (art. 14 et 15, loi de 1885; — comp. art. 2157 et 2158 C. civil), et qui consiste en une mention portée en marge de l'inscription.

977. — « Le receveur des douanes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, l'état des inscriptions subsistant sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune » (art. 16, loi de 1885, correspondant à l'art. 2196 C. civil). C'est en cela que consiste la publicité donnée aux hypothèques par l'inscription.

978. — Les receveurs des douanes sont responsables des fautes ou négligences qu'ils peuvent commettre dans leur service relativement aux hypothèques maritimes, de la même manière que les conservateurs des hypothèques (art. 2197 C. civil). Mais la loi du 10 juillet 1885 a eu soin de dégager la responsabilité de l'Etat en cette matière (art. 3, alin. 2).

SECTION IV

Étendue de l'hypothèque

979. — Pour les hypothèques comme pour les priviléges, il est indispensable de préciser la portée du droit, soit quant aux créances dont il garantit le paiement, soit quant aux biens qu'il affecte à cette garantie.

Et toujours comme pour les priviléges, on doit le faire avec d'autant plus de soin que l'hypothèque est indivisible aux deux points de vue, la totalité des choses affectées répondant de chaque partie des créances garanties, et réciproquement (art. 2114 C. civil).

§ 1^{er}. — DROITS GARANTIS PAR L'HYPOTHÈQUE

980. — L'hypothèque maritime, comme l'hypothèque terrestre, garantit non seulement le capital de la créance, mais aussi ses accessoires, intérêts échus ou à échoir, et frais.

Cependant le législateur maritime pas plus que le législateur terrestre, n'a voulu appliquer cette idée jusqu'au bout : dans un but de publicité, il n'a assimilé au capital les intérêts à échoir que pour deux années après l'inscription, plus l'année courante (art. 13, loi de 1885). C'est la même disposition que celle de l'art. 2151 du Code civil avant sa modification par la loi du 17 juin 1893, et elle doit être entendue comme l'était cette disposition.

980 bis. — Pour les intérêts qui ne sont pas protégés par l'inscription originale, le créancier hypothécaire a la ressource de prendre, au fur et à mesure des échéances, des inscriptions supplémentaires qui étendront à ces intérêts le bénéfice de l'hypothèque (argument de l'art. 2151 C. civil) : il est vrai que ces inscriptions supplémentaires n'auront d'effet qu'à compter de leur date ; mais, de même que les inscriptions de renouvellement, il semble bien qu'elles pourraient être prises alors même que le cours des inscriptions ordinaires serait arrêté.

981. — Les intérêts des créances hypothécaires sur navires étaient exemptés par la loi de 1885 de la limitation du taux de l'intérêt conventionnel fixé par la loi du 3 septembre 1807 (art. 38, loi de 1885). Cette dispense a perdu presque aussitôt son importance, une loi du 12 janvier 1886 ayant décrété la liberté du taux de l'intérêt dans tous les prêts commerciaux.

§ 2. — ASSIETTE DE L'HYPOTHÈQUE

982. — Comme l'hypothèque immobilière, l'hypothèque maritime s'étend de plein droit aux accessoires et aux améliorations du bien sur lequel elle est constituée (art. 2133 C. civil) ; elle « s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, aux apparaux, machines et autres accessoires » (art. 4, loi de 1885) (1).

983 — Mais l'hypothèque maritime ne s'étend pas au fret du navire, car aucune hypothèque ne donne au créancier la jouissance du bien hypothéqué.

Il est vrai qu'en matière immobilière, il vient un moment où les fruits sont « immobilisés » et atteints par l'hypothèque ; mais, pour qu'il en fût ainsi, il a fallu des textes spéciaux (art. 2176 C. civil, et art 682 et 685 C. de procéd.), et il n'est pas possible d'étendre ces textes au fret, d'autant moins que, quand la loi maritime a voulu que le fret suivît le sort du navire, elle a pris soin de le dire (art. 216, 271 et 280 C. de com.), ce qu'elle n'a pas fait ici.

984. — En revanche, l'hypothèque s'étend aux indemnités qui peuvent être dues au propriétaire du navire hypothéqué, à raison d'avaries subies par ce navire.

Cela résulte nécessairement des principes pour les indemnités de réparation qui sont dues par des tiers comme dédommagement d'un fait ayant entraîné la destruction ou détérioration du navire, tel qu'un abordage fautif ou une avarie commune ; en effet les indem-

(1) Mais, pas plus que les immeubles par destination, les accessoires d'un navire ne pourraient être séparément l'objet d'un hypothèque ; car, pris à part, ils redeviennent des meubles ordinaires.

nités de ce genre représentent en tout ou en partie le bien hypothéqué.

Quant aux indemnités d'assurance, pour lesquelles la rigueur des principes avait fait prédominer la solution contraire, cela résulte de la loi du 12 février 1889 ; aux termes de cette loi, « les indemnités d'assurance « sont attribuées de plein droit aux créanciers privilégiés ou hypothécaires » (art. 2), et par sa généralité cette loi s'applique aussi bien en matière maritime qu'en matière terrestre (1).

SECTION V

Effets de l'hypothèque

985. -- Comme l'hypothèque des immeubles, celle des navires confère au créancier un double droit : un droit de préférence sur le prix du navire, et un droit de suite sur le navire lui-même ; de plus elle l'autorise à prendre certaines mesures pour la conservation de son gage.

§ 1^{er}. — DROIT DE PRÉFÉRENCE

986. — De même que les créanciers ayant hypothèque sur un immeuble, « les créanciers ayant hypothèque sur le navire viennent, dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés », et avant les

(1) Déjà précédemment la première loi sur l'hypothèque des navires avait essayé d'organiser une subrogation des indemnités d'assurance aux navires assurés (art. 17, loi du 10 juillet 1874) ; mais elle l'avait fait dans des conditions défectueuses qui susciterent des protestations tellement violentes de la part des compagnies d'assurances, que la loi du 10 juillet 1885 avait renoncé à maintenir cette subrogation.

créanciers chirographaires (art. 191, C. de com., alinéa dernier ajouté par les lois de 1874 et de 1885).

Entre plusieurs créanciers hypothécaires, « le rang » est déterminé par l'ordre de priorité des dates de « l'inscription ; les hypothèques inscrites le même jour « viennent en concurrence, nonobstant la différence « des heures de l'inscription » (art. 10, loi de 1885 ; art. 2147 C. civil).

§ 2. — DROIT DE SUITE

987. — « Les créanciers ayant hypothèque inscrite « sur un navire ou portion de navire, le suivent en « quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et « payés suivant l'ordre de leurs inscriptions » (art. 17, loi de 1885, reproduisant textuellement l'art. 2166 du Code civil).

988. — La loi maritime ne dit pas quel sera le mode d'exercice du droit de suite des créanciers hypothécaires, ni quelles en seront les conséquences. Elle a entendu se référer à cet égard aux règles du droit commun.

Il suffit donc au créancier hypothécaire de faire signifier au tiers-acquéreur une sommation de le payer ou de délaisser le navire (art. 2169 C. civil).

Le tiers-acquéreur a alors le choix entre quatre partis : se laisser exproprier, payer toutes les dettes hypothécaires exigibles, délaisser le navire, ou procéder à la purge des hypothèques.

En un mot, il faut appliquer au droit de suite des créanciers hypothécaires les mêmes règles qu'au droit de suite des créanciers chirographaires et privilégiés (1), avec cette différence importante que la purge, qui

(1) V. *supra*, n° 888.

n'est pas possible à l'encontre des créanciers chirographaires et privilégiés, est organisée positivement par la loi de 1885 à l'encontre des créanciers hypothécaires.

§ 3. — CONSERVATION DU DROIT HYPOTHÉCAIRE

989. — Bien que le créancier hypothécaire ne puisse, en principe, apporter aucune entrave aux actes de jouissance, d'administration, ou même de disposition du propriétaire du bien hypothéqué, il serait fondé à se plaindre s'il s'agisait d'actes qui compromettraient son gage (argument de l'art. 2131 C. civil).

Par exemple, le créancier inscrit sur un navire pourrait réclamer son paiement immédiat si l'armateur transportait à l'étranger le port d'attache du navire, et faisait naviguer le navire sous pavillon étranger ou encore mieux si le propriétaire du navire lui faisait perdre la nationalité française en le vendant à des étrangers.

Bien plus, la loi de 1885 a interdit la vente volontaire à un étranger d'un navire français grevé d'hypothèques ; elle a déclaré cette vente nulle, et le vendeur passible des peines de l'abus de confiance (art. 33, alin. 1).

SECTION VI

Extinction de l'hypothèque

990. — De même que l'hypothèque immobilière et que les priviléges sur les navires, l'hypothèque maritime peut disparaître d'une manière complète et absolue, à la fois comme droit de préférence et comme droit de suite, ou disparaître seulement comme droit de suite en survivant comme droit de préférence.

§ 1^{er}. — EXTINCTION ABSOLUE DE L'HYPOTHÈQUE

991. — Les causes d'extinction absolue de l'hypothèque maritime n'ayant pas été indiquées par la loi spéciale, sont celles du droit commun. Or ces causes sont au nombre de cinq, savoir :

l'extinction complète de la créance,
 la renonciation du créancier,
 l'usucaption du navire par un tiers (art. 2180 C. civil),
 la perte totale, et sans indemnité, du navire (1),
 la résolution du droit de propriété de celui qui a constitué l'hypothèque.

992. — De ces cinq causes d'extinction, les quatre premières s'appliquent aux hypothèques maritimes sans aucune modification ; la cinquième au contraire ne s'y applique qu'avec une restriction considérable.

En droit commun, un des cas les plus fréquents dans lesquels la résolution du droit du constituant fait tomber une hypothèque, est celui du partage d'un immeuble : si une hypothèque a été constituée sur un immeuble pendant qu'il était à l'état d'indivision, par l'un des copropriétaires, et qu'ensuite un partage intervenu entre les copropriétaires attribue à un autre l'immeuble hypothéqué, la fiction du partage déclaratif (art. 883 C. civil) fait considérer l'hypothèque comme constituée *a non domino*, et l'hypothèque s'évanouit.

Ce résultat a un côté excellent, en ce qu'il prévient des recours entre les copartageants après le partage ; mais il a un côté mauvais en ce qu'il nuit au crédit des copropriétaires pendant l'indivision, car les copropriétaires ne trouvent pas à emprunter sur une hypothèque aussi périssable. Comme la propriété des navires n'est

(1) S'il restait des débris du navire ou s'il y avait indemnité, l'hypothèque subsisterait sur les débris ou sur l'indemnité.

pas rare et anormale comme celle des autres biens, mais est au contraire fréquente et normale, le législateur maritime a cru devoir la soustraire au principe du partage déclaratif. Aux termes de l'art. 17 de la loi de 1885 (alin. 2), «dans tous les cas de copropriété, par « dérogation à l'art. 883 du Code civil, les hypothèques « consenties durant l'indivision par un ou plusieurs « des copropriétaires sur une portion du navire, conti- « nuent à subsister après le partage ou la licitation». D'ailleurs c'est d'autant plus raisonnable que, par une autre dérogation au droit commun, ces hypothèques n'ont pu être constituées que du consentement de la majorité des copropriétaires, et qu'ainsi elles sont plus respectables.

§ 2. — EXTINCTION DU DROIT DE SUITE

993. — Indépendamment des cas où il disparaît comme et avec le droit de préférence, le droit de suite des créanciers hypothécaires peut s'éteindre seul par la purge du navire, et la loi du 10 juillet 1885 a organisé à cet égard, pour les navires, un système calqué sur celui que le Code civil a institué pour les immeubles.

994. — Il y a d'abord des cas dans lesquels le navire est purgé de plein droit du droit de suite des créanciers hypothécaires, parce que l'aliénation dont le navire a été l'objet a eu lieu dans des conditions qui ont fait atteindre au navire le plus haut prix possible, et qu'alors les créanciers hypothécaires doivent se contenter de ce prix.

C'est ce qui arrive, d'après la loi de 1885, «en cas de « vente judiciaire» (art. 29).

Par vente judiciaire il faut entendre ici, non pas toute vente autorisée par la justice, malgré la généralité trop grande de l'expression employée par la loi,

mais seulement les ventes faites dans les formes des ventes sur saisie. En effet c'est seulement à ces ventes que le Code de commerce a attaché l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés et chirographaires (art. 193), et la loi de 1885 n'a pas pu se montrer moins exigeante pour le droit de suite des créanciers hypothécaires, qu'elle a voulu au contraire créer plus solide et plus durable que celui des créanciers privilégiés. — D'ailleurs la loi de 1885 a fait elle-même l'application du principe posé par l'art. 29 à un cas particulier d'adjudication, celui de licitation d'un navire, indivis, et l'article 17 (alinéa dernier) dit positivement que la licitation éteint le droit de suite à condition d'être faite dans les formes d'une vente sur saisie.

994 bis. — Un voyage en mer fait depuis l'aliénation du navire, sous le nom de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers hypothécaires, ne suffirait pas pour éteindre leur droit de suite, car l'art. 193 du Code de commerce n'est pas applicable aux hypothèques.

995. — Dans tous les cas, l'acquéreur (1) d'un navire peut se dégager du droit de suite des créanciers hypothécaires en procédant aux formalités de la purge proprement dite.

Avant tout, le tiers-acquéreur qui veut purger, doit faire opérer la mutation en douane du navire, de même que le tiers-acquéreur d'un immeuble doit faire transcrire son acte d'acquisition (art. 2181 C. civil) ; jusque-là en effet, son acquisition n'est pas opposable aux créanciers, qui pourraient méconnaître complètement ses droits.

(1) La loi de 1885 ne donne expressément la faculté de purger qu'à l'acheteur du navire ; mais il faut entendre par là tout acquéreur à titre particulier (art. 2184 C. civil).

Ensuite l'acquéreur du navire doit « avant toute poursuite ou dans le délai de quinzaine, notifier à tous les créanciers inscrits, au domicile élu dans leurs inscriptions : — 1^o un extrait de son titre... ; 2^o un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ». — L'acquéreur déclarera par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix (1), sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles (art. 18 et 19, loi de 1885).

Ce sont les mêmes formalités qu'en matière immobilière (art. 2183 et 2184 C. civil), sauf que le délai de notification est réduit de moitié.

Les créanciers sont ainsi mis en demeure de se contenter du prix qui leur est offert, ou de le refuser en offrant de prendre eux-mêmes le navire pour un prix plus élevé. « Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement du prix et des charges ». — Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications (art. 20 et 21, loi de 1885). — C'est la même surenchère qu'en matière immobilière (art. 2185 C. civil), seulement avec un délai plus court.

Si une surenchère est portée, la vente du navire aux enchères sera ordonnée par le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en voyage, de son port d'attache, et cette vente aura lieu dans les formes de la vente sur saisie (art. 21 et 22, loi de 1885), ce qui purge définitivement le navire des hypothèques.

(1) Si le titre d'acquisition n'était pas une vente, le prix serait remplacé par une évaluation (art. 2183 C. civil).

CHAPITRE IV

Saisie et vente forcée des navires

996. — Les créanciers d'un propriétaire de navire, quelle que soit la nature de leur droit, qu'ils soient chirographaires, privilégiés ou hypothécaires, peuvent saisir le navire de leur débiteur, comme ses autres biens, et le faire vendre judiciairement pour se payer sur le prix (art. 197 C. de com.) ; ils peuvent aussi le saisir conservatoirement pour empêcher qu'il ne soit soustrait à leurs poursuites possibles (art. 417 C. de procéd.).

SECTION I^{ère}

Saisie des navires

§ 1^{er}. — CAS D'INSAISSISSABILITÉ DES NAVIRES

997. — Pour les navires comme pour les autres biens, il y a des circonstances exceptionnelles dans lesquelles la saisie n'est pas possible ; mais ces circonstances ne sont pas les mêmes pour les navires que pour les autres biens.

Notamment, tandis que les parts indivises d'immeubles sont insaisissables (art. 2205 C. civil), il est certain que les parts indivises de navires sont saisissables ; et même le navire entier pourrait être saisi par un créancier qui aurait hypothèque sur plus de la moitié du navire (art. 17, alin. 2, loi de 1885).

On peut signaler trois cas dans lesquels les navires sont soustraits à la saisie.

998. — 1^o. — Les navires ne peuvent pas être saisis quand ils sont en pleine mer. C'est alors la force même des choses qui s'oppose à la saisie, les formalités légales ne pouvant être accomplies.

Mais ils peuvent être saisis quand ils sont en rade ; sans doute la saisie est alors assez difficile à opérer, mais pourtant il n'y a pas impossibilité.

999. — 2^o. — Les navires, même quand ils sont dans le port, ne peuvent être saisis lorsqu'ils sont prêts à partir (art. 215, alin. 1, C. de com.). C'est la loi qui défend alors de les saisir, parce qu'elle ne veut pas qu'une saisie tardive vienne jeter la perturbation dans les intérêts multiples qui se rattachent aux expéditions maritimes.

Pour éviter des difficultés, le Code de commerce a pris soin de déterminer ce qu'il faut entendre par un navire en partance : « le bâtiment est censé prêt à faire « voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions » (art. 215, alin. 2), c'est-à-dire de ses pièces de bord.

Il résulte de là, d'une part, qu'un navire ne peut plus être saisi du moment où il est muni de ses expéditions, lors même qu'il serait empêché de partir par une cause quelconque, telle qu'une force majeure.

Il en résulte, d'autre part, qu'un navire est encore saisissable, lors même que son chargement serait complet et que tous les préparatifs matériels du départ seraient terminés, s'il n'est pas muni de ses expéditions.

Il en résulte encore qu'un navire serait saisissable s'il était sur le point de partir pour aller se faire radoubé ou ravitailler dans un autre port ; en pareil cas en effet, le navire n'a pas besoin d'expéditions pour partir, et par conséquent il n'est jamais dans les conditions voulues pour être insaisissable ; d'ailleurs les motifs de l'insaisissabilité n'existent pas alors, car il n'y a pas là

une expédition maritime qui serait désorganisée par la saisie.

Mais lorsqu'un navire a reçu ses expéditions, il importe peu qu'il parte sur lest ou avec des marchandises ; dans tous les cas il est insaisissable, car la loi ne distingue pas.

999 bis. — L'insaisissabilité des navires en partance comporte une restriction : le bâtiment peut toujours être saisi « à raison de dettes contractées pour le voyage « qu'il va faire » (art. 215, alin. 1, C. de com.). C'est naturel, car c'est grâce à ces dettes que le navire est prêt à partir, et les créanciers ne peuvent avoir à souffrir de l'état dans lequel ils ont contribué à mettre le navire.

Toutefois, toujours dans le but de favoriser les expéditions maritimes, la loi écarte la saisie, même pour dettes contractées pour le voyage à faire, si l'armateur donne au créancier une caution qui lui garantisson paiement (art. 215, alin. 1 *in fine*, C. de com.).

1000. — III. — Le navire, qui est insaisissable dès qu'il est prêt à partir en voyage, ne peut pas *a fortiori*, une fois qu'il est parti, être saisi dans un port d'échelle ou de relâche, tant qu'il n'a pas achevé son voyage.

Cependant il pourrait être saisi en escale ou en relâche à raison de dettes contractées dans le port d'échelle ou de relâche ; — à moins encore que l'armateur ne donnât caution.

§ 2. — FORMES DE LA SAISIE DES NAVIRES

1001. — I. — *Saisie conservatoire.* — En matière maritime comme en matière terrestre, la saisie conservatoire n'est possible qu'en vertu d'une ordonnance du président du tribunal de commerce (art. 417 C. de procéd.), et elle consiste tout simplement en un acte

dressé par un huissier, décrivant les objets saisis et faisant défense à leur propriétaire de les déplacer.

1002. — II. — *Saisie-exécution.* — La saisie-exécution des navires est un composé de la saisie mobilière et de la saisie immobilière.

Comme toute saisie d'expropriation, elle est précédée d'un *commandement* de payer fait au débiteur par un huissier (art. 198 C. de com.).

Ce commandement doit, en principe, être fait à la personne du propriétaire du navire, ou à son domicile (art. 199, alin. 1, C. de com.) ; toutefois si le saisissant est un créancier privilégié, le commandement peut exceptionnellement être fait au capitaine du navire (art. 199, alin. 2), du moins si le propriétaire n'est pas sur les lieux.

Vingt-quatre heures après le commandement vient le *procès-verbal* de saisie, c'est-à-dire un acte dressé par un huissier accompagné de deux témoins, et indiquant : le créancier saisissant, — le titre en vertu duquel il est procédé à la saisie, — le montant de la créance, — une élection de domicile dans le port où le navire est amarré, — le propriétaire et le capitaine du navire — le nom, l'espèce et le tonnage du navire, — et les accessoires du navire (art. 200, alin. 1 et 2, C. de com.).

Puis, comme dans toute saisie de meubles, l'huissier établit un *gardien* du navire (art. 200 alin. 3).

En quatrième lieu, la saisie du navire doit, comme celle des immeubles, être *notifiée* au propriétaire du navire, ou à son représentant, s'il n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, — et aussi aux créanciers hypothécaires inscrits sur le navire ; cette notification doit être faite dans le délai de trois jours, avec augmentation à raison des distances (art. 23 et 24 loi de 1885).

Enfin, de même que la saisie immobilière doit être transcrise à la conservation des hypothèques, la saisie

du navire doit être *transcrite* au bureau du receveur des douanes du port d'attache ; cette transcription, qui rend la saisie opposable aux tiers, doit être faite aussi dans les trois jours, sauf augmentation pour les distances (art. 24 loi de 1885).

§ 3. — EFFETS DE LA SAISIE

1003. — I. — *Saisie conservatoire.* — La saisie conservatoire a pour unique effet, dans le silence de la loi, d'enlever au propriétaire du navire la faculté de faire naviguer son navire ; le navire doit rester amarré dans le port où il a été saisi, et ainsi il est maintenu à la disposition du créancier saisissant.

1004. — II. — *Saisie-exécution.* — Comme toute saisie d'expropriation, la saisie maritime frappe le navire et ses accessoires d'indisponibilité dans l'intérêt du saisissant. Il en résulte que, comme le dit l'art. 686 du Code de procédure pour les immeubles, « la partie « saisie ne peut, à compter du jour de la transcription « de la saisie, aliéner le (navire) saisi, à peine de nul- « lité » à l'égard du saisissant.

Une opinion qui est dominante en doctrine et en jurisprudence, soutient même qu'il en résulte aussi que le saisi ne peut plus hypothéquer le navire au détriment du saisissant. — Mais cette opinion est arbitraire ; car l'indisponibilité créée par la saisie n'a certainement pas cet effet pour les immeubles (cela ressort nettement des travaux préparatoires et du texte de la loi du 2 juin 1841) ; et pourquoi aurait-elle des conséquences plus graves pour les navires ? — D'ailleurs si la saisie du navire rendait impossible la constitution de nouvelles hypothèques, elle devrait rendre également impossible l'inscription d'hypothèques antérieurement constituées ; mais cette consé-

quence logique, devant laquelle l'opinion courante n'a pas pu reculer, est la condamnation du système, car elle introduit dans notre régime hypothécaire une cause d'arrêt du cours des inscriptions dont il n'y a aucune trace dans aucune disposition légale.

1005. — Enfin, à moins d'être arrêtée par un arrangement intervenu entre le saisissant et le saisi, la saisie-exécution a pour conséquence dernière la vente judiciaire de l'objet saisi.

SECTION II

Vente forcée des navires

§ 1^{er}. — FORMES DE LA VENTE SUR SAISIE

1006. — Avant qu'il ne soit procédé à la vente du navire saisi, le tribunal civil fixe la mise à prix et les conditions de la vente ; comme on dirait en matière immobilière, il dresse le cahier des charges (art. 25 loi de 1885).

Puis la vente est annoncée par des affiches apposées sur le navire, à la porte du tribunal, sur la voie publique, sur le quai du port, à la bourse de commerce, — et par des insertions dans les journaux (art. 26-28, loi de 1885).

Quinze jours après, le navire est mis en adjudication à l'audience des criées du tribunal civil, ou en l'étude d'un notaire ou d'un courtier maritime commis par le tribunal (art. 26 loi de 1885). Conformément aux dispositions du Code de procédure (art. 705-706), les enchères sont portées par le ministère d'avoués, et l'adjudication a lieu à l'extinction des feux.

S'il ne se produisait pas d'enchères, le tribunal ordonnerait que le navire fût mis une seconde fois en vente, un autre jour, sur baisse de mise à prix (art. 25, alin. 2, loi de 1885).

Une fois l'adjudication faite, elle est définitive, et aucune surenchère n'est admise (art. 29, loi de 1885).

§ 2. — EFFETS DE LA VENTE SUR SAISIE

1007. — I. — Par l'adjudication, la propriété du navire et de ses accessoires est transférée à l'adjudicataire ; et elle lui arrive franche et libre de tous les droits qui pouvaient grever le navire entre les mains du saisi, car ces droits sont purgés par l'adjudication, et ne peuvent plus s'exercer que sur le prix d'adjudication (art. 193 et 197 C. de com., et art. 29, loi de 1885).

1008. — Devenu propriétaire du navire, l'adjudicataire est maître de congédier le capitaine sans aucune indemnité, alors même que le capitaine en aurait stipulé une dans son engagement (art. 208 C. de com.) ; dans ce cas, le capitaine aurait seulement la ressource de réclamer l'indemnité au saisi qui la lui avait promise.

1009. — II. — L'adjudicataire est tenu de verser son prix à la Caisse des dépôts et consignations, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication (art. 30, alin. 1, loi de 1885).

1010. — III. — Le prix d'adjudication doit être distribué aux créanciers du saisi.

On essaie d'abord un règlement amiable. Pour cela l'adjudicataire, dans les cinq jours après le versement de son prix, fait commettre par le président du tribunal civil un juge devant lequel il citera, dans la quinzaine, les créanciers hypothécaires ; la convocation doit être affichée au tribunal et insérée dans un journal (art. 30, loi de 1885).

Quant aux créanciers privilégiés et aux créanciers chirographaires, l'adjudicataire ne peut pas les citer, faute de les connaître ; mais ils sont admis, pendant les trois jours qui suivent l'adjudication, à faire opposition à ce que le prix soit distribué en dehors d'eux (art. 212 C. de com.) ; les opposants sont sommés par le créancier poursuivant ou par le saisi, de produire leurs titres au greffe dans les trois jours, faute de quoi ils ne seraient pas compris dans la distribution (art. 213 C. de com.).

Si tous les créanciers hypothécaires inscrits se présentent, et s'ils se mettent d'accord entre eux et avec tous ceux des créanciers privilégiés et chirographaires qui ont produit leurs titres en temps utile, le juge commissaire dresse procès-verbal de la distribution amiable du prix du navire.

Dans le cas contraire, il faut en venir à un règlement judiciaire.

Ce règlement est fait par le tribunal, à la requête du créancier le plus diligent, et est signifié aux créanciers dans les trente jours de sa date (art. 31 et 32, loi de 1885).

D'une manière comme de l'autre, les créanciers compris dans le règlement sont colloqués dans l'ordre que leur assigne leur qualité, s'ils sont privilégiés ou hypothécaires, et au marc le franc de leurs créances, s'ils sont chirographaires (art. 214 C. de com., et art. 34, loi de 1885) ; puis, sur une ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier du tribunal civil leur délivre des bordereaux de collocation exécutoires contre la Caisse des dépôts et consignations (art. 32, loi de 1885).

Si, après la collocation de tous les créanciers qui se sont présentés en temps utile, il restait encore quelque chose du prix du navire, les créanciers retardataires pourraient se faire payer sur ce reliquat.

SECTION III

Incidents de la saisie et de la vente sur saisie

1011. — Certains faits peuvent venir entraver ou compliquer la saisie et la vente forcée des navires, comme celles des autres biens. La loi maritime s'est bornée à faire allusion à quelques-uns de ces incidents, qui doivent être réglés d'après les dispositions du Code de procédure civile.

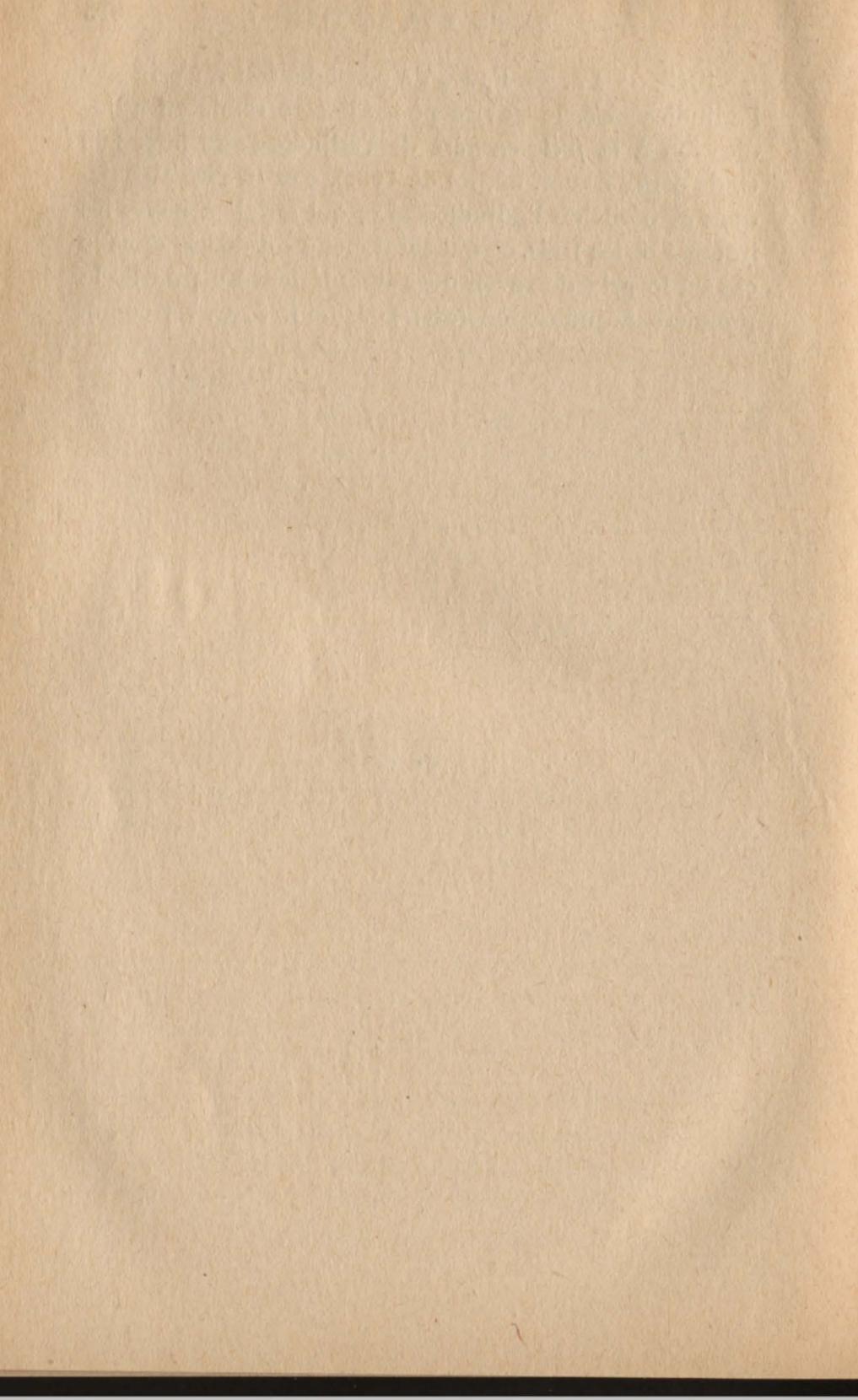
1012. — I. — Si un tiers prétend être propriétaire d'une partie du navire ou d'une partie des agrès et apparaux, il peut former une *demande en distraction*, pour soustraire son bien à la saisie. Cette demande doit être notifiée au greffe du tribunal avant l'adjudication, et être appuyée dans les trois jours par la production des pièces justificatives ; puis l'affaire est portée devant le tribunal sur une simple citation (art. 210-211 C. de com.).

Si la demande en distraction n'était formée qu'après l'adjudication, mais moins de trois jours après, elle vaudrait opposition à la distribution du prix du navire (art. 210, alin. 2), opposition tendant à ce que, sur ce prix, le réclamant pût prélever la valeur des choses qui lui appartenaient.

1013. — II. — Si le saisi ou un intéressé prétendait que la saisie est irrégulière, soit en la forme, soit au fond, il pourrait intenter une *action en nullité* de la saisie, et il faudrait appliquer par analogie à cette action les règles de l'action en distraction.

1014. — III. — Par arrangement entre le saisisant et le saisi, il pourrait y avoir *conversion de la saisie en vente volontaire*, comme il en est décidé par le Code de procédure en matière immobilière (art. 743-744) ; ainsi le veut la liberté des conventions.

1015. — IV. — Faute de consignation du prix par l'adjudicataire, le navire pourrait être remis en adjudication à la *folle enchère* de l'adjudicataire (art. 209 C. de com., et art. 30, loi de 1885), c'est-à-dire aux risques et périls de l'adjudicataire, qui aurait à payer les intérêts et les frais, et qui serait tenu du déficit dans le cas où le prix de revente serait inférieur au prix de la première adjudication (art. 209, alin. 2, C. de com.).



TITRE IX

FINIS DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTIONS

1016. — Pour favoriser le commerce maritime, le législateur a voulu faciliter l'extinction des dettes auxquelles peuvent donner naissance les expéditions sur mer. Dans ce but il a organisé, pour les différentes matières du Droit maritime, des fins de non-recevoir opérant en quelques jours, et des prescriptions libératoires abrégées dont le type est la prescription d'un an.

CHAPITRE I^{er}

Construction, aménagement, entretien des navires

1017. — I. — La loi maritime n'a rien dit de l'obligation de payer le prix d'achat d'un navire, laissant ainsi subsister pour cette obligation la prescription ordinaire de trente ans.

Mais elle a soumis à une prescription uniforme d'un an les créances de fournitures pour construction, équipement et avitaillement de navires, et celles des salaires d'ouvriers (art. 433, alin. 3 et 4, C. de com.).

1018. — II. — Le point de départ de cette prescription est le jour même des fournitures, ou celui de la réception des ouvrages (mêmes textes).

CHAPITRE II

Engagement des gens de mer

1019. — I. — Les loyers des gens d'équipage se prescrivent par un an (art. 433, alin. 1, C. de com.), de même que les salaires des gens de service à terre (art. 2272 C. civil).

Peu importe qu'il s'agisse de simples matelots ou d'officiers, même du capitaine, — de marins proprement dits ou d'agents du service général, — ou encore de pilotes, car ceux-ci font momentanément partie de l'équipage pendant leur service à bord.

Peu importe aussi de quelle manière les gens d'équipage ont été engagés, et qu'il s'agisse de salaires fixes ou de parts de profit, car ces parts sont considérées par la loi comme des salaires (1).

1019 bis. — La prescription annale s'applique non seulement aux salaires proprement dits, mais aussi aux gratifications accessoires, telles que le chapeau du capitaine ; et même aux autres créances des gens d'équi-

(1) V. *supra*, n° 91.

page contre les armateurs comme tels, nourriture et subsistance, traitement médical, rapatriement, car ce sont aussi des accessoires de la créance principale des loyers.

1020. — Cette prescription peut être opposée par les armateurs, non seulement aux marins eux-mêmes, mais à leurs héritiers, et à l'administration de la Marine agissant en paiement de salaires non réclamés, car alors l'administration ne fait qu'exercer les droits des marins à leur place.

Il faut même décider, malgré la résistance de la jurisprudence, que la prescription annale est opposable à l'administration maritime qui réclame à l'armateur le remboursement des frais de rapatriement avancés par l'Etat ; sans doute alors c'est un droit propre à l'Etat que l'administration exerce ; mais le rapatriement n'en est pas moins, pour l'armateur, une obligation accessoire au paiement des salaires, et qui doit être gouvernée par les mêmes règles.

1021. — Le Code de commerce, par une disposition spéciale (art. 433, alin. 2), soumet aussi à la prescription annale l'action en paiement de vivres fournis par des tiers aux gens de l'équipage sur l'ordre du capitaine.

1022. — Il faut ajouter que la loi du 14 juillet 1908 (art. 16 et 18) a introduit une prescription de cinq ans pour les prestations et cotisations dues par les armateurs et par les gens d'équipage à la Caisse des invalides de la Marine et à la Caisse nationale de prévoyance des marins français.

1023. — II. — Le point de départ de la prescription annale est, pour la nourriture fournie aux marins par des tiers, le jour de la livraison (art. 433, alin. 2).

Pour les salaires des marins, c'est le jour où « le voyage a fini » (art. 433, alin. 1). — Au premier abord, cela semble désigner le jour du retour du navire à son

port d'armement. Mais cette interprétation aboutit à une impossibilité dans le cas où, par suite d'un sinistre, tel que naufrage ou disparition en mer, le navire ne rentrerait pas au port ; faute alors de trouver un point de départ précis pour la prescription annale, on serait réduit à la mettre de côté et à en revenir à la prescription de trente ans, ce qui serait tout à fait déraisonnable.

La fin du voyage doit être envisagée ici, non pas pour le navire, mais pour l'équipage, puisqu'il s'agit de régler les droits des gens d'équipage ; or, pour ceux-ci, le voyage ne finit que par la revue de désarmement passée par l'administrateur de l'Inscription maritime. Jusque là d'ailleurs les salaires des marins ne sont pas exigibles, puisqu'ils ne doivent leur être payés qu'après cette revue ; or la prescription ne court pas contre les créances non exigibles (art. 2257 C. civil). Ainsi entendue, la prescription annale de l'art. 433 s'applique sans difficulté dans tous les cas, même en cas de sinistre, car la perte du navire n'empêche pas qu'il y ait désarmement administratif du navire, avec règlement des salaires ; et c'est du jour de ce règlement que la prescription des salaires commencera à courir.

1023 bis. — Pour les autres dettes de l'armateur, frais de traitement, frais de rapatriement, etc., il est impossible de faire courir la prescription annale de la fin du voyage, car ces dettes peuvent naître après le voyage. Il faut alors fixer le point de départ de la prescription au jour de la naissance de la dette, conformément au droit commun.

1023 ter. — Quant à la prescription quinquennale des cotisations et prestations dues aux Caisses de l'Etat, elle a pour point de départ la revue de désarmement, aux termes formels de la loi du 14 juillet 1908 (art. 16 et 18).

CHAPITRE III

Affrétement

SECTION I^{ère}

Droits du fréteur

1024. — I. — Le Code de commerce a créé en faveur de l'affréteur une prescription annale par laquelle est éteinte l'action en paiement du fret (art. 433, alin. 1).

Peu importe que le fret constitue un véritable loyer du navire, ou un prix de transport de marchandises par navire.

La prescription annale doit être appliquée aux accessoires du fret, tels que le remboursement des dépenses faites par le capitaine à l'occasion des marchandises transportées ; et aussi aux surestaries et contestaries, qui ont été assimilées au fret par le législateur (1).

Mais elle ne doit pas être étendue au demi-fret auquel le fréteur a droit en cas de rupture du voyage par le chargeur, car ce demi-fret n'a de fret que le nom, et est en réalité une indemnité (2).

1025. — Dans le cas particulier où le fréteur aurait droit à des dommages-intérêts contre un chargeur, parce que les marchandises de ce chargeur auraient causé des avaries au navire par leur vice propre, le chargeur bénéficierait d'une fin de non-recevoir résultant de ce que le capitaine aurait livré les marchandises et reçu le fret sans avoir protesté dans les vingt-quatre heures (art. 435, alin. 2 et 3, C. de com.).

(1) et (2) V. *supra*, n^os 419 et 367.

Et si, dans le même cas, l'action en responsabilité du fréteur avait été préservée de la fin de non-recevoir par une protestation du capitaine, elle serait susceptible d'être éteinte par une sorte de prescription d'un mois seulement ; en effet, aux termes de l'art. 435, alin. 3 (ancien art. 436 modifié par la loi du 24 mars 1891), « la protestation est nulle si, dans le mois de sa date, « elle n'est pas suivie d'une demande en justice ».

1026. — II. — Le point de départ de la prescription annale du fret et de ses accessoires est, aux termes formels de l'art. 433, la fin du voyage ; cela désigne tout naturellement l'arrivée du navire à destination, si le fret est un loyer qui ne correspond pas à une cargaison transportée par le navire ; si au contraire le fret est le prix de transport d'une cargaison, il faut entendre par fin du voyage l'achèvement du déchargement dans un port quelconque, car c'est alors que le voyage est fini pour les marchandises. Toutefois si le fret était payable à terme, la prescription annale ne commencerait à courir qu'à l'échéance du terme (art. 2257 C. civil).

Quant à la prescription d'un mois pour la responsabilité d'avaries causées au navire par des marchandises vicieuses, elle a pour point de départ la protestation par laquelle le capitaine a conservé l'action en responsabilité du fréteur.

SECTION II

Obligations du fréteur

1027. — I. — La responsabilité du fréteur et celle du capitaine pour avaries des marchandises transportées peuvent se trouver éteintes très rapidement par une fin de non-recevoir : aux termes de l'art. 435, alin. 1, du Code de commerce, « sont non recevables toutes

« actions contre le capitaine (et par conséquent contre « son mandant l'armateur), pour dommage arrivé à la « marchandise, si elle a été reçue sans protestation ». C'est qu'en effet la réception pure et simple des marchandises par le destinataire implique que le destinataire, qui représente lui-même le chargeur, n'avait aucune réclamation à formuler relativement à l'état des marchandises ; ou, si on aime mieux, elle vaut renonciation à toute réclamation de ce chef.

1028. — Cette fin de non-recevoir s'applique à tous les dommages matériels subis par les marchandises, aussi bien à une perte partielle (*manquants*) qu'à des détériorations, et aussi bien aux détériorations cachées qu'aux avaries apparentes, car la loi ne distingue pas. Mais la fin de non-recevoir ne s'applique pas à la perte totale des marchandises, par l'excellente raison qu'alors elle manquerait de base, puisqu'il n'y a pas réception des marchandises.

Elle ne s'applique pas non plus à la responsabilité pour retard dans le transport, car l'art. 435 ne vise pas cette responsabilité.

Enfin la fin de non-recevoir cesserait de s'appliquer même à la responsabilité pour avaries, dans le cas de fraude ou d'infidélité commises par le frêteur ou ses préposés, par exemple en cas de vol, ou si des avaries avaient été dissimulées par des réparations superficielles, car la fraude fait exception à toutes les règles.

1029. — La réception des marchandises, d'où dérive la fin de non-recevoir, peut se produire dans des conditions très diverses. Mais d'après l'esprit évident de la loi, elle implique l'arrivée des marchandises à destination, leur délivrance régulière à qui de droit, et une prise de possession matérielle.

a. — Il n'y aurait pas lieu à la fin de non-recevoir si, à la suite d'un sinistre, les marchandises étaient

livrées au destinataire, ou retirées par l'expéditeur, en cours de route, ou encore mieux si elles étaient reprises par l'expéditeur avant le départ ; en effet on ne pourrait pas supposer alors, comme en cas d'arrivée à bon port, que les marchandises sont en bon état, et que les intéressés sont satisfaits.

b. — La fin de non-recevoir ne se produirait pas non plus si les marchandises étaient reçues, non pas par les véritables intéressés, — le chargeur ou le destinataire, ou un représentant d'eux, — mais par un tiers consignataire qui tiendrait ses pouvoirs de la justice ; car ce tiers n'aurait pas les mêmes raisons de vigilance que les véritables intéressés.

c. — Enfin la fin de non-recevoir ne résulterait pas de l'offre des marchandises au destinataire ; elle ne peut résulter que de leur réception matérielle par lui ; en effet c'est alors seulement que leur état a pu être vérifié. — Mais lorsque les marchandises ont été reçues à destination dans des conditions régulières, cette réception produit la fin de non-recevoir, alors même qu'elle intervient dans des circonstances défavorables à la vérification immédiate des marchandises, par exemple au milieu d'un encombrement ou d'un tumulte, parce que le destinataire a encore du temps devant lui pour examiner les marchandises.

1030. — En effet la fin de non-recevoir n'est pas instantanée : un délai de vingt-quatre heures est laissé au destinataire pour « protester » (art. 435, alin. 3, C. de com.), c'est-à-dire pour se plaindre de l'état des marchandises. Les dimanches et jours fériés ne sont pas compris dans ce délai.

1031. — La protestation au moyen de laquelle le destinataire peut conserver ses droits et ceux du chargeur, n'est soumise à aucune forme spéciale ; sauf la difficulté de la prouver, elle pourrait être faite par

une simple lettre ou même verbalement. Elle pourrait être remplacée par des équivalents, par exemple par la demande d'une expertise, ou par un arrangement intervenu entre le destinataire et le capitaine.

D'après l'opinion générale, le refus des marchandises par le destinataire vaudrait aussi protestation ; car, dit-on, le refus est la plus énergique des protestations. — L'idée est bien singulière : il est évident que le refus est plus et autre chose qu'une protestation après réception ; c'est l'absence de réception ; donc il devrait être considéré, non pas seulement comme écartant la fin de non-recevoir, mais comme la rendant impossible, et créant ainsi une situation beaucoup plus nette.

Ce qui est certain, c'est que de simples réserves faites par le destinataire au moment de la réception des marchandises ne suffiraient pas.

1032. — II. — D'autre part, aux termes de l'art. 433, alin. 5, du Code de commerce, modifié par une loi du 14 décembre 1897, « toute demande en délivrance « de marchandises, ou en dommages-intérêts pour « avaries ou retard dans leur transport (est prescrite) « un an après l'arrivée du navire ». Cela comprend à la fois la responsabilité pour défaut de représentation ou pour perte totale des marchandises, la responsabilité pour perte partielle ou pour détérioration, et la responsabilité pour retard. Mais cela ne s'applique pas, — et c'est regrettable, — à la responsabilité faute de transport à destination ; donc cette responsabilité ne peut s'éteindre que par la prescription ordinaire de trente ans, qui est disproportionnée.

En outre la responsabilité pour perte partielle ou détérioration des marchandises est susceptible d'une prescription d'un mois seulement ; il résulte en effet du dernier alinéa de l'art. 435 du Code de commerce

(ancien art. 436) que, lorsque le destinataire a reçu les marchandises dans des conditions régulières, mais a écarté la fin de non-recevoir par une protestation faite dans les vingt-quatre heures, l'action en responsabilité pour avaries des marchandises doit être exercée en justice dans le délai d'un mois, sous peine de déchéance ; ce qui revient à dire que cette action est prescrite au bout d'un mois.

1033. — La prescription d'un an ou d'un mois cesserait de s'appliquer, et il ne resterait que la prescription ordinaire de trente ans, si le fréteur ou ses agents s'étaient rendus coupables d'une fraude ou faute intentionnelle (argument de l'art. 108 C. de com.).

1034. — III. — La prescription d'un mois, en cas de détérioration de marchandises reçues avec protestation, a pour point de départ, d'après l'art. 435 du Code de commerce, la protestation du destinataire, — ou le fait qui en tiendrait lieu.

Quant à la prescription annale en cas de retard, dommages ou pertes ne donnant pas lieu à la fin de non-recevoir, l'art. 433 du Code de commerce lui assigne pour point de départ l'arrivée du navire. Cela va bien, si, de fait, le navire aborde dans un port où les marchandises sont mises à la disposition du destinataire. — Mais que décider si le navire ne parvient pas dans un port de déchargement, ayant fait naufrage ou s'étant perdu en mer ? A s'en tenir à la lettre du texte, il serait impossible alors d'appliquer la prescription annale, et il faudrait revenir à celle de trente ans. Cependant cette solution, quoique admise par la majorité des auteurs, serait tellement déraisonnable qu'on a cherché à l'éviter par des procédés d'interprétation plus ou moins ingénieux, mais également arbitraires. Un seul serait satisfaisant, parce que, sans torturer le texte, il supprimerait la difficulté : il consis-

terait à compléter l'art. 433 au moyen de l'art. 108 du Code de commerce, qui règle la même question dans les transports terrestres, et à dire, avec cet article, que la prescription annale court alors du jour où le navire « aurait dû arriver ».

CHAPITRE III *bis*

Contrat de passage. — Remorquage

1035. — I. — Aux termes d'un dernier alinéa ajouté à l'art. 433 du Code de commerce par une loi du 14 décembre 1897, l'action des passagers contre le capitaine et l'armateur pour dommages ou retard éprouvés pendant le voyage, est prescrite par un an, de la même manière que l'action des chargeurs dans un affrètement.

D'après la généralité des termes, cela s'applique aussi bien au retard ou aux dommages subis par la personne des passagers qu'au retard ou aux avaries des bagages ; mais, pas plus qu'en matière d'affrètement, cela ne comprend le défaut de transport à destination.

Du reste la loi de 1897 n'a étendu au contrat de passage, ni la fin de non-recevoir résultant de la réception des colis, ni la prescription d'un an pour le paiement du prix du transport.

1036. — II. — Faute de dispositions spéciales, les actions nées du contrat de remorquage ne sont susceptibles, en principe, que de la prescription ordinaire de trente ans.

Toutefois s'il s'agissait d'un remorquage maritime qui consisterait à traîner des choses inertes, donc à les

transporter par mer, on devrait appliquer la fin de non-recevoir et la prescription annale organisées par le Code de commerce pour l'affrément.

CHAPITRE IV

Avaries communes

1037. — L'action en contribution pour avaries communes est susceptible à la fois d'une fin de non-recevoir et d'une courte prescription.

1038. — I. — Il résulte de l'art. 435 du Code de commerce que l'action en contribution des chargeurs dont les marchandises ont été sacrifiées à l'intérêt commun, est non-recevable si les chargeurs ont reçu leurs marchandises sans protester dans les vingt-quatre heures, — et réciproquement que l'action en contribution du fréteur est non-recevable si le capitaine a livré les marchandises sauvées aux dépens du navire, et a reçu le fret, sans protester dans les vingt-quatre heures.

En ce qui concerne l'action des chargeurs, la fin de non-recevoir est identiquement la même ici qu'en matière d'affrément : basée uniquement sur la réception des marchandises par le destinataire, elle est applicable seulement aux avaries communes consistant en perte partielle ou détérioration matérielle des marchandises, mais point à la perte complète des marchandises, ni aux avaries-frais.

En ce qui est de l'action du fréteur, la fin de non-recevoir implique deux conditions au lieu d'une seule : en plus de la livraison des marchandises aux destinataires, il faut l'encaissement du fret par le capitaine.

1039. — II. — Dans les cas où l'action en contribution est soumise à une fin de non-recevoir, lorsque

cette fin de non-recevoir a été écartée par une protestation faite en temps utile, l'action en contribution est exposée à une prescription d'un mois; car la protestation doit, sous peine de déchéance, être suivie d'une demande en justice dans le délai d'un mois (art. 435, alin. dernier, C. de com.).

En dehors de ces cas, le Code de commerce n'a pas établi expressément de prescription spéciale pour l'action en contribution, ce qui a permis de soutenir que l'action en contribution durait trente ans. Mais il ressort de l'ensemble de la loi que cette action doit être assimilée aux actions auxquelles donne lieu l'affrètement (argument des art. 191, 7^o, 308 et 428 C. de com.), et par suite cette action est généralement considérée comme éteinte par la prescription annale de l'art. 433 du Code de commerce.

1040. — III. — Dans les cas d'avarie commune qui sont susceptibles de la fin de non-recevoir, la réception des marchandises qui sert de base à cette fin de non-recevoir, la protestation au moyen de laquelle elle peut être écartée, et dans tous les cas, le point de départ de la prescription sont les mêmes qu'en matière d'affrètement.

CHAPITRE V

Abordage

1041. — I. — Le Code de commerce avait soumis les recours pour abordage à une fin de non-recevoir qu'il avait empruntée à l'Ordonnance de 1681. Mais ce système, dont l'application avait soulevé beaucoup de difficultés à raison de la rédaction très défectueuse du 3^e alinéa de l'art. 435, était déraisonnable et injuste.

Unanimement critiqué, il a été aboli par une loi du 24 mars 1891, qui a remplacé le 3^e alinéa de l'art. 435 par l'ancien texte de l'art. 436, et qui, dans un nouvel art. 436, a tout simplement soumis les « actions en indemnité pour dommage provenant d'abordage » à une prescription d'un an.

Une autre loi du 15 juillet 1915 a modifié à son tour le nouvel article 436. Elle a précisé qu'il s'agit là de toutes les actions en indemnité pour dommages d'abordage, aussi bien des dommages causés aux personnes (mort ou blessures) que des dommages causés aux choses (avaries du navire ou des marchandises). — En même temps, pour mettre sur ce point notre législation en concordance avec les lois étrangères, elle a porté à deux ans le délai de la prescription en matière d'abordage ; toutefois elle a maintenu le délai d'un an pour les recours d'armateur à armateur, dans le cas où, un abordage doublement fautif ayant entraîné des accidents de personnes, la solidarité qui existe alors entre les armateurs aurait imposé à l'un d'eux des indemnités supérieures à sa part proportionnelle dans la responsabilité commune.

1042. — II. — Les délais de deux ans ou d'un an courrent du jour de l'abordage pour les actions en indemnité des victimes de l'abordage, et seulement du jour du paiement des indemnités pour les recours entre armateurs. — Mais « les délais ne courrent pas lorsque « le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux « territoriales françaises » (art. 436, alin. 3).

CHAPITRE VI

Assistance et sauvetage

1043. — I. — La loi du 29 avril 1916 a institué, en conformité avec la Convention de Bruxelles, une prescription de deux ans pour les rémunérations d'assistance ou de sauvetage (art. 10).

1044. — II. — Cette prescription court du jour où les opérations de secours sont terminées, à moins que le navire secouru n'ait pu être saisi dans les eaux françaises (art. 10, loi de 1916).

CHAPITRE VII

AssurancesSECTION I^{re}**Droits de l'assureur**

1045. — I. — Les droits de l'assureur contre l'assuré, c'est-à-dire l'action en paiement des primes, l'action en indemnité pour rupture du voyage, et les actions en ristourne (par exemple pour exagération ou cumul) se prescrivent par cinq ans, car l'article 432 du Code de commerce décide que « toute action dérivant d'une police « d'assurance est prescrite [après cinq ans à compter « de la date de la police »].

1046. — II. — Ce qu'il y a de remarquable, et aussi de critiquable, c'est que le point de départ de cette prescription est toujours la date du contrat d'assurance.

Cela est naturel pour les actions en ristourne, parce que la nullité est contemporaine du contrat. — Mais par la raison inverse, c'est anormal et très peu juridique pour les autres droits de l'assureur, et notamment pour sa créance de la prime toutes les fois que la prime n'est pas payable d'avance et en bloc ; alors en effet la prescription court contre des créances qui ne sont pas encore nées, ou pas encore exigibles, ce qui est déraisonnable et contraire aux principes généraux en matière de prescription.

Du reste si, d'après la police, l'assurance devait commencer à une date postérieure à celle du contrat, c'est seulement de ce jour là que la prescription courrait ; et si l'assurance était à périodes, une nouvelle prescription commencerait à chaque période.

1047. — III. — Dans le cas particulier où l'assureur se serait fait donner caution par l'assuré auquel il aurait été condamné à payer provisoirement une indemnité contestée, « l'engagement de la caution serait éteint « après quatre années révolues » depuis la date du cautionnement (art. 384, alin. 3, C. de com.).

SECTION II

Droits de l'assuré

1048. — I. — L'action en paiement de l'indemnité d'assurance a été soumise par le Code de commerce à une fin de non-recevoir et à une courte prescription.

1049. — Aux termes de l'art. 435, alin. 1, du Code de commerce, « sont non-recevables toutes actions contre « les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise, « si elle a été reçue sans protestation ». C'est exactement la même fin de non-recevoir pour l'action en indemnité

de l'assuré contre l'assureur que pour l'action en dommages-intérêts du chargeur contre le fréteur.

Cette fin de non-recevoir a un domaine assez restreint. — D'abord, par la force même des choses, elle est complètement étrangère aux assurances sur corps. Ensuite, même dans les assurances sur facultés, elle n'est applicable qu'en cas de perte partielle ou de détérioration matérielle des marchandises assurées ; elle ne peut être appliquée, ni en cas de perte totale, parce qu'alors il n'y aurait pas réception des marchandises ; ni en cas d'avaries-frais, ou de contribution à des avaries communes, ou de recours de tiers, parce qu'alors la réception des marchandises n'a aucun rapport avec les pertes pécuniaires dont l'assuré peut se plaindre.

Du reste la fin de non-recevoir s'applique toujours fort mal aux assurances ; aussi les assureurs ont-ils le bon goût de ne pas l'invoquer.

1050. — II. — Si le droit de l'assuré à une indemnité, étant exposé à la fin de non-recevoir organisée par la loi, a été conservé au moyen d'une protestation faite au moment de la réception des marchandises, ce droit serait prescrit au bout d'un mois, faute d'avoir été exercé en justice contre l'assureur (art. 435, alin. dernier, C. de com.).

Dans tous les cas, ce droit s'éteint par une prescription de cinq ans, car le Code de commerce (art. 432) déclare d'une manière générale que « toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après cinq ans... ». Peu importe que l'indemnité soit réclamée par l'action d'avaries ou par l'action en délaissement. Seulement l'action en délaissement est soumise en outre à une prescription spéciale de six mois, d'un an ou de dix-huit mois, selon la distance entre le domicile de l'assuré et le lieu du sinistre majeur (art. 431 et 373 combinés C. de com.).

1051. — III. — La prescription d'un mois spéciale au cas où il y aurait eu fin de non-recevoir si l'assuré n'avait pas évité cela au moyen d'une protestation, a tout naturellement pour point de départ cette protestation (art. 435, alin, dernier, C. de com.).

La prescription de six, douze ou dix-huit mois de l'action en délaissement a pour point de départ la réception de la nouvelle du sinistre majeur par l'assuré (art. 373 C. de com.).

Quant à la prescription quinquennale de l'action en indemnité, il résulte du texte formel de l'art. 432 du Code de commerce qu'elle a pour point de départ la date de l'assurance elle-même, ce qui n'est ni juridique ni raisonnable, puisque le droit de l'assuré à une indemnité ne naît que le jour où un sinistre se produit. — Toutefois si l'assurance n'avait dû commencer qu'à une époque postérieure à la date de la police, la prescription ne courrait qu'à partir de cette époque ; et si l'assurance était à périodes, la prescription recommencerait à courir à chaque période.

CHAPITRE VIII

Prêt à la grosse

1052. — L'action du prêteur en remboursement du capital ou en paiement du profit maritime se prescrit par cinq ans à partir de la date du contrat (art. 432 C. de com.).

CHAPITRE IX

Règles générales sur les prescriptions et fins de non-recevoir

1053. — I. — La prescription ne court pas contre les créances à terme non échu (art. 2257 C. civil). Par application de ce principe, il faut décider que les salaires des gens d'équipage ne se prescrivent qu'à partir de la revue de désarmement, et que le fret stipulé payable après un certain délai ne se prescrit qu'après l'expiration de ce délai (1).

Mais la loi maritime a apporté à ce principe une double dérogation, d'ailleurs injustifiable, en faisant courir la prescription en matière d'assurance et de prêt à la grosse dès la conclusion du contrat (art. 432 C. de com.). — Et pourtant cette prescription n'échappe pas complètement à la règle, car si, d'après la convention, l'assurance ou le prêt ne devaient se réaliser qu'à une certaine date, ce serait seulement à partir de cette date que la prescription prendrait cours (2).

1054. — II. — Les prescriptions du Droit maritime ne sont pas susceptibles de *suspension* au profit des mineurs et des interdits, car il en est ainsi de toutes les courtes prescriptions (art. 2278 C. civil).

Mais, sous prétexte que la prescription d'un mois que l'art. 435 du Code de commerce fait succéder à la fin de non-recevoir attachée à la réception des marchandises ou du fret, est tellement brève que souvent elle ne laisserait pas aux ayants-droit la possibilité d'exercer leurs droits, on a imaginé pour elle une sorte de suspension dont on a fait profiter tous les créanciers indis-

(1) et (2) V. *supra*, n^os 1023 et 1026, 1046 et 1051.

tinctement, et qui consiste en une augmentation du délai à raison des distances : un jour par cinq myriamètres, conformément à l'art. 1033 du Code de procédure.

Bien que cette solution soit consacrée par la jurisprudence et soutenue par la majorité des auteurs, elle est complètement arbitraire, contraire à la loi et aux principes. — D'abord elle n'est nullement conforme au Code de procédure, sur lequel on prétend la baser ; car la distance dont ce Code tient compte est celle entre le domicile du créancier et le domicile du débiteur ; et il s'agirait ici de la distance entre le lieu de la protestation qui a empêché la fin de non-recevoir de se produire, et le domicile du créancier (ou le domicile du débiteur, car on n'est même pas fixé sur ce point). — Ensuite cette solution méconnaît et viole les dispositions du Code de commerce ; car en organisant la fin de non-recevoir à côté de la prescription d'un an, ce Code a clairement montré qu'il trouvait le délai d'un an encore trop long pour les responsabilités découlant du contrat d'affrètement ; or l'augmentation à raison des distances pourrait porter le délai d'un mois à plus d'un an (13 mois entre la France et la Nouvelle-Calédonie, 14 mois avec la Nouvelle-Zélande). — Donc la prescription d'un mois ne devrait pas plus que toute autre, être ainsi prolongée.

1055. — III. — En revanche, les prescriptions du Droit maritime sont, comme toutes autres, susceptibles d'*interruption* (art. 434 C. de com.).

Les causes d'*interruption* sont, ni plus, ni moins, celles du droit commun.

Et les effets de l'*interruption* sont aussi les mêmes qu'en droit commun : toute interruption rend inutile le temps déjà écoulé, sans empêcher la prescription de recommencer à courir ; mais lorsque l'*interruption* résulte d'une reconnaissance écrite de la dette ou d'un

jugement, elle modifie la prescription dans l'avenir, en substituant à une prescription spéciale la prescription ordinaire de trente ans (art. 434 C. de com.), parce qu'alors il s'est produit une novation dans l'obligation.

1056. — IV. — On ne peut pas renoncer d'avance à la prescription ; on n'y peut renoncer qu'après qu'elle a été acquise (art. 2220 C. civil). Par suite on ne peut pas non plus prolonger à l'avance la durée de la prescription ; mais on pourrait au contraire l'abréger conventionnellement.

Il faut en dire autant des fins de non-recevoir. Evidemment les intéressés peuvent renoncer à s'en prévaloir après qu'elles ont été encourues. Mais il n'est pas admissible qu'ils y renoncent par anticipation, écartant ainsi systématiquement le mécanisme par lequel la loi a voulu obtenir un règlement très rapide des responsabilités résultant des transports de marchandises. — La solution contraire, qui paraît courante en jurisprudence et en doctrine, repose sur une confusion : un arrangement sur les avaries intervenu entre le capitaine et le chargeur, peut empêcher la fin de non-recevoir de se produire ; or, dit-on, cet arrangement vaut, de la part du capitaine, renonciation anticipée à la fin de non-recevoir. — Non ; cet arrangement vaut seulement, de la part du chargeur, protestation, et cette protestation n'écarte la fin de non-recevoir qu'en y substituant une prescription d'un mois, à peu près comme une reconnaissance de dette par écrit substitue à une courte prescription la prescription de trente ans.

1057. — V. — Les juges ne peuvent pas appliquer d'office la prescription (art. 2223 C. civil), pas plus les prescriptions spéciales du Droit maritime que celles du droit commun, et pas plus les fins de non-recevoir que les prescriptions.

1058. — VI. — Les prescriptions du Droit maritime n'ont pas besoin d'être corroborées par le serment du débiteur qu'il ne doit plus rien.

Il est vrai que le Code civil a organisé, dans l'art. 2275, la délation du serment contre les courtes prescriptions ; mais il ressort de son texte même que c'est seulement à propos des prescriptions qu'il venait d'instaurer dans le même chapitre, et qui offrent la particularité de s'appliquer toutes à des actions en paiement de sommes d'argent. Il n'y a pas lieu d'étendre ce système aux prescriptions spéciales du Droit maritime, en l'absence de tout renvoi fait par la loi maritime à l'art. 2275 du Code civil ; et cela d'autant moins que certaines de ces prescriptions s'appliquent à des droits ayant d'autres objets que des paiements d'argent, — comme une action en délivrance de marchandises, — et qu'alors on ne voit pas bien comment pourrait fonctionner le serment.

1059. — VII. — Comme toutes les prescriptions libératoires, les prescriptions du Droit maritime ont certainement pour effet de paralyser les droits, en éteignant les *actions*. Mais vont-elles jusqu'à éteindre les droits eux-mêmes ; ou bien les laissent-elles subsister à l'état latent, en quelque sorte, ce qui permettrait d'exercer encore au besoin ces droits sous forme d'*exceptions* ?

Cette dernière solution a triomphé en droit commun, et il semblait qu'elle dût être admise également en Droit maritime. *Quæ temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum*, dit-on généralement en se conformant à une tradition qui remonte au Droit romain. Mais la nécessité d'étendre ici la question aux fins de non-recevoir a singulièrement ébranlé une solution qu'il n'est vraiment pas possible d'appliquer aux fins de non-recevoir.

C'est en matière d'affrètement que la question se pose pratiquement en Droit maritime, et voici comment : un destinataire dont les marchandises ont été avariées, a perdu son action en responsabilité contre le fréteur et le capitaine en recevant les marchandises sans protestation, ou en restant plus d'un mois après sa protestation sans intenter l'action en responsabilité ; est-il recevable à invoquer encore la responsabilité du fréteur et du capitaine, pour se défendre contre une action en paiement du fret qu'ils lui intenteraient dans les derniers mois de l'année ?

La négative résulte nécessairement de l'esprit de la loi et des besoins de la pratique : la loi maritime a renfermé la responsabilité du fréteur pour avaries de la cargaison dans des limites de temps très étroites, afin que cette responsabilité soit examinée avant le déperissement des preuves ; au delà de ces limites, cette responsabilité ne doit pas plus être mise en jeu sous forme d'exception que sous forme d'action. — C'est ce qui est reconnu à peu près unanimement.

Mais pour éviter de heurter de front la maxime *quæ temporatia sunt...*, la plupart des tribunaux et des auteurs l'ont tournée au moyen d'une subtilité : en réalité, disent-ils, ce que le destinataire opposerait à l'action en paiement du fret, ce n'est pas une exception de responsabilité, mais une action reconventionnelle de responsabilité, et cette action ne bénéficie pas de la perpétuité des exceptions.

L'aperçu est très spacieux, mais il est faux ; car la réclamation du destinataire n'est pas seulement connexe et parallèle à l'action du fréteur, comme le serait une action reconventionnelle ; elle lui est corrélative, parce que, dans un contrat synallagmatique, les obligations de l'une des parties sont la cause des obligations de l'autre ; c'est donc bien, dans toute la force

du terme, une exception que le destinataire prétend invoquer, et qui est manifestement irrecevable, contrairement à la maxime *quæ temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum*. Mais si les exceptions n'échappent pas aux fins de non-recevoir, elles ne doivent pas échapper non plus à la prescription, car il n'y aurait pas l'ombre d'un motif pour distinguer à cet égard entre les deux modes de libération.

C'est qu'aussi bien, à y regarder de près, l'idée traditionnelle de la survie des exceptions aux actions ne se conçoit plus. En Droit romain, elle était née de la procédure formulaire, où la prescription était, comme l'indique le mot, une réserve mise en tête de la formule d'action délivrée par le préteur au demandeur ; mais pour nous, qui ne connaissons pas le formalisme de la procédure romaine, les actions ne sont pas distinctes des droits, n'étant pas autre chose que les droits exercés en justice ; et là où il n'y a pas d'action, il n'y a pas de droit. Toutes les fois donc que la loi déclare une action irrecevable ou prescrite, elle supprime le droit correspondant à cette action ; et si le droit a disparu, il ne peut pas plus être exercé sous forme d'exception que sous forme d'action.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

	Pages
Le Droit maritime	5
Domaine du Droit maritime.	7
Caractères généraux du Droit maritime.	8
Division.	9

Titre I^{er}. — Navires et armateurs

Les navires et leurs variétés.	11
L'armateur.	12
Nature spéciale des navires.	13

CHAPITRE I. — NATIONALITÉ DES NAVIRES

Conséquences de la nationalité.	15
Les navires français.	16
Francisation des navires.	18

CHAPITRE II. — CONTROLE ADMINISTRATIF DES NAVIRES

Permis de navigation.	25
Visites des navires.	27

CHAPITRE III. — NATURE JURIDIQUE DES NAVIRES

Les Navires sont des meubles à part.	29
--	----

CHAPITRE IV. — ACQUISITION DES NAVIRES

SECTION I. — <i>Occupation</i>	33
--	----

	Pages
SECTION II. — <i>Construction</i>	34
SECTION III. — <i>Conventions</i>	37
Mutation en donané	43
SECTION IV. — <i>Successions et testaments</i>	48
SECTION V. — <i>Usucaption</i>	49
 CHAPITRE V. — COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES.	
Importance et caractères de la copropriété nautique.	52
SECTION I. — <i>Gestion de la copropriété</i>	55
L'armateur-gérant	59
SECTION II. — <i>Cessation de la copropriété</i>	62
Licitation des navires.	64
 Titre II. — Equipages et capitaines	
Marins, officiers, agents du service général.	67
 CHAPITRE I. — GENS DE MER	
SECTION I. — <i>Inscription maritime</i>	69
Immatriculation et service militaire des marins.	70
Caisse des Invalides de la marine.	71
Caisse de prévoyance des marins français.	72
Tutelle de l'Etat.	73
SECTION II. — <i>Engagement des gens de mer</i>	
Nature et variétés de l'engagement.	74
SECTION III. — <i>Formation et preuve de l'engagement</i>	76
Revue de départ.	76
Rôle d'équipage.	77
SECTION IV. — <i>Obligations des gens d'équipage</i>	80
Réglementation du travail	80
Discipline maritime.	82

	Pages
SECTION V. — <i>Obligations de l'armateur</i>	85
§ 1 ^{er} . — Alimentation de l'équipage.	85
§ 2. — Salaires de l'équipage.	86
Paiement des salaires.	88
Insaisissabilité des salaires.	93
§ 3. — Traitement médical des malades et blessés.	96
§ 4. — Rachat des gens d'équipage.	99
§ 5. — Rapatriement.	100
SECTION VI. — <i>Fin de l'engagement</i>	106
Cessation normale de l'engagement.	106
Cessation anticipée de l'engagement.	107
 CHAPITRE II. — CAPITAINE	
Rôle spécial du capitaine	123
SECTION I. — <i>Nomination et congédiement du capi- taine</i>	124
Choix et conditions d'aptitude du capitaine	124
Révocation du capitaine	126
SECTION II. — <i>Fonctions du capitaine</i>	128
Pouvoirs généraux du capitaine.	128
§ 1 ^{er} . — Fonctions du capitaine avant le départ.	129
Armement du navire	129
Pièces de bord.	134
§ 2. — Fonctions pendant le voyage.	139
Pilotage	142
Réquisitions et emprunts	144
Actions en justice	150
Livres de bord	151
Rapport de mer	154
§ 3. — Fonctions à la fin du voyage.	157
 CHAPITRE III. — RESPONSABILITÉS MARITIMES	
SECTION I. — <i>Responsabilité des gens d'équipage</i>	159
Baraterie	160
SECTION II. — <i>Responsabilité de l'armateur et du propriétaire</i>	163

	Pages
Bases de la responsabilité	163
Etendue de la responsabilité	167
Limitation de la responsabilité à la fortune de mer.	169
Abandon du navire et du fret.	172
 Titre III. — Affrètement	
 CHAPITRE I. — NATURE ET VARIÉTÉS DE L'AFFRÉTEMENT	
Affrètement-louage et affrètement-transport.	194
Sous-variétés de l'affrètement.	197
 CHAPITRE II. — FORMATION ET PREUVE DE L'AFFRÉTEMENT	
Contrat d'affrètement.	200
Chartes-parties et connaissances.	201
SECTION I. — <i>Charte-partie</i>	202
SECTION II. — <i>Connaissance</i>	205
 CHAPITRE III. — OBLIGATIONS DU FRÉTEUR	
Rôles respectifs de l'armateur et du capitaine	211
SECTION I. — <i>Obligation commune à tous les fréteurs</i>	214
Etat et qualités du navire frété.	214
SECTION II. — <i>Obligation spéciale au fréteur-locataire</i>	217
Garantie de jouissance.	217
SECTION III. — <i>Obligations spéciales au fréteur-transporteur</i>	218
§ 1 ^{er} .— Réception et arrimage des marchandises	218
§ 2. — Délivrance d'un connaissance	221
§ 3. — Conservation des marchandises	222
Responsabilité des accidents.	223
Clauses de non-responsabilité.	224
Conséquences des accidents	230

	Pages
§ 4. — Transport à destination	236
Responsabilité du transport et des retards.	237
Conséquences du défaut de transport ou du retard.	241
§ 5. — Délivrance des marchandises.	255
 CHAPITRE IV. — OBLIGATIONS DE L'AFFRÉTEUR	
SECTION I. — <i>Obligation commune à tous les affréteurs</i>	259
Paiement du fret.	260
SECTION II. — <i>Obligations spéciales à l'affréteur- locataire.</i>	267
Entretien et restitution du navire.	267
SECTION III. — <i>Obligations spéciales à l'affréteur- chargeur</i>	268
§ 1 ^{er} . — Chargement et déchargement des mar- chandises	268
Remise des marchandises au départ, réception à l'arrivée.	269
Staries.	270
Surestaries et conteststaries.	272
§ 2. — Reçu des marchandises.	277
§ 3 — Remboursement des dépenses	277
 CHAPITRE V. — FIN DE L'AFFRÉTEMENT	
Causes de dissolution de l'affrètement.	280
 CHAPITRE VI. — CONTRAT DE PASSAGE	
SECTION I. — <i>Nature du contrat de passage</i>	282
SECTION II. — <i>Formation, preuve et fin du contrat de passage.</i>	283
SECTION III. — <i>Obligations de l'armateur</i>	283
SECTION IV. — <i>Obligations des passagers</i>	293
 CHAPITRE VII. — REMORQUAGE	
I. — <i>Nature du remorquage</i>	296
II. — <i>Formation, preuve et fin du contrat de remorquage.</i>	299
III. — <i>Obligations du remorqueur</i>	299
V. — <i>Obligations du remorqué</i>	300

Titre IV. --- Avaries

	Pages
Notion générale des avaries.	301
CHAPITRE I. — CLASSEMENT DES AVARIES	
Avaries particulières.	304
Avaries communes.	305
Caractères distinctifs des avaries communes	305
CHAPITRE II. — PRINCIPAUX CAS D'AVARIES COMMUNES	
Rachat du navire et de la cargaison	317
Jet à la mer.	317
Renflouement.	319
Frais de relâche.	320
CHAPITRE III. — RÈGLEMENT DES AVARIES COMMUNES	
SECTION I. — <i>Formes du règlement d'avaries</i>	325
SECTION II. — <i>Eléments du règlement d'avaries</i>	326
§ 1er. — Masse active.	327
§ 2. — Masse passive	331
§ 3. — Calcul des parts contributives	339
SECTION III. — <i>Exécution du règlement d'avaries</i>	340
Action en contribution.	341
CHAPITRE IV. — ABORDAGES	
Notion générale de l'abordage	345
SECTION I. — <i>Abordages donnant lieu à recours</i>	347
Abordage fortuit, abordage fautif.	348
SECTION II. — <i>Recours pour abordage</i>	351
Dommages-intérêts.	351
Compétence.	352
Titre V. — Assistance et sauvetage	
Notion d'ensemble et caractères distinctifs de l'assistance et du sauvetage.	353

	Pages
CHAPITRE I. — ASSISTANCE ET SAUVETAGE DONNANT LIEU À RÉMUNÉRATION	
CHAPITRE II. — RÉMUNÉRATION D'ASSISTANCE OU DE SAUVETAGE	
I. — Fixation de la rémunération	362
II. — Répartition de la rémunération	364
 Titre VI. — Assurances	
Notion générale de l'assurance.	367
CHAPITRE I. — NATURE DE L'ASSURANCE	
I. — L'assurance contrat d'entreprise	370
II. — L'assurance contrat d'indemnité.	370
Intérêts assurables.	371
Exagération de l'assurance.	373
Cumul d'assurances	375
CHAPITRE II. — VARIÉTÉS DE L'ASSURANCE	
Différenciation de plus en plus grande des assurances	380
Assurances et réassurances.	389
CHAPITRE III. — CHOSES ASSURÉES	
Principales choses susceptibles d'assurance.	391
Assurances globales et assurances séparées.	394
CHAPITRE IV. — RISQUES.	
SECTION I. — <i>Nécessité de l'existence de risques.</i>	397
SECTION II. — <i>Diverses espèces de risques</i>	401
SECTION III. — <i>Modification des risques.</i>	414
CHAPITRE V. — FORMATION DU CONTRAT D'ASSURANCE	
Réticence de l'assuré	420
CHAPITRE VI. — PREUVE DU CONTRAT D'ASSURANCE	
Police et avenants.	430

	Pages
CHAPITRE VII. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ	
SECTION I. — <i>Paiement de la prime.</i>	441
SECTION II. — <i>Soins aux choses assurées, avis à l'assureur.</i>	446
CHAPITRE VIII. — OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR	
SECTION I. — <i>Indemnité d'assurance.</i>	451
Sinistres donnant lieu à indemnité.	451
Franchises.	455
Preuves à fournir par l'assuré.	461
SECTION II. — <i>Montant de l'indemnité</i>	463
La règle proportionnelle.	465
§ 1 ^{er} . — Règlement par avaries	467
Calcul de l'indemnité dans les divers cas de sinistres	468
§ 2. — Délaissement.	487
Sinistres majeurs.	488
Exercice du délaissement.	499
Effets du délaissement.	506
SECTION III. — <i>Paiement de l'indemnité.</i>	512
Epoque du paiement.	512
Ayants-droit à l'indemnité.	513
Recours possibles de l'assureur.	517
CHAPITRE IX. — DISSOLUTION ET RÉSILIATION DE L'ASSURANCE	
Causes diverses de ristourne.	521
Titre VII. — Prêt à la grosse	
Grandeur et décadence du prêt à la grosse.	527
I. — Nature du prêt à la grosse.	530
II. — Variétés du prêt à la grosse.	531
III. — Choses affectées.	532
IV. — Risques.	534

	Pages
V. — Contrat de prêt.	536
VI. — Lettres de grosse.	536
VII. — Obligations de l'emprunteur.	538
VIII. — Ristourne.	544

Titre VIII. — Droits des créanciers sur les navires

Droit général de gage des créanciers.	547
CHAPITRE I. — CRÉANCIERS CHIROGRAPHAIRES	
SECTION I. — <i>Droit de suite des créanciers.</i>	550
SECTION II. — <i>Conséquences du droit de suite</i>	551
SECTION III. — <i>Extinction du droit de suite.</i>	553
CHAPITRE II. — PRIVILÈGES SUR LES NAVIRES	
SECTION I. — <i>Liste des privilèges.</i>	559
SECTION II. — <i>Etendue des privilèges.</i>	572
SECTION III. — <i>Effets des privilèges.</i>	577
§ 1 ^{er} . — <i>Classement des privilèges.</i>	577
§ 2. — <i>Droit de suite.</i>	581
SECTION IV. — <i>Extinction des privilèges.</i>	581
CHAPITRE III. — HYPOTHÈQUE DES NAVIRES	
Hypothèque conventionnelle des navires.	586
SECTION I. — <i>Navires susceptibles d'hypothèque.</i>	588
SECTION II. — <i>Constitution de l'hypothèque.</i>	589
SECTION III. — <i>Inscription de l'hypothèque.</i>	593
SECTION IV. — <i>Etendue de l'hypothèque.</i>	596
SECTION V. — <i>Effets de l'hypothèque.</i>	599
§ 1 ^{er} . — <i>Droit de préférence</i>	599
§ 2. — <i>Droit de suite.</i>	600

	Pages
SECTION VI. — <i>Extinction de l'hypothèque</i>	601
<i>Purge</i>	603
CHAPITRE IV. — SAISIE ET VENTE FORCÉE DES NAVIRES	
SECTION I. — <i>Saisie</i>	606
§ 1 ^{er} . — Cas d'insaisissabilité des navires	606
§ 2. — Formes de la saisie	608
§ 3. — Effets de la saisie	610
SECTION II. — <i>Vente sur saisie</i>	611
§ 1 ^{er} . — Formes de la vente	611
§ 2. — Effets de la vente	612
SECTION III. — <i>Incidents de la saisie et de la vente sur saisie</i>	614

Titre IX. — Fins de non-recevoir et prescriptions

CHAPITRE I. — CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES NAVIRES	617
CHAPITRE II. — ENGAGEMENT DES GENS DE MER.	618
CHAPITRE III. — AFFRÉTEMENT	621
CHAPITRE III <i>bis</i> . — PASSAGE, REMORQUAGE	627
CHAPITRE IV. — AVARIES COMMUNES	629
CHAPITRE V. — ABORDAGES	628
CHAPITRE VI. — ASSISTANCE ET SAUVETAGE	631
CHAPITRE VII. — ASSURANCES.	631
CHAPITRE VIII. — PRÊT A LA GROSSE	634
CHAPITRE IX. — RÈGLES GÉNÉRALES SUR LES PRESCRIPTIONS ET FINIS DE NON RECEVOIR	635

A LA MÊME LIBRAIRIE

MANUEL
DE
DROIT COMMERCIAL

PAR
Ch. LYON-CAEN et L. RENAULT

Membres de l'Institut
Professeurs à la Faculté de Droit de Paris
et à l'Ecole libre des Sciences politiques

Treizième édition

1922. — 1 volume in-8 25 francs

COURS
D'ÉCONOMIE POLITIQUE

PAR
Camille PERREAU

Professeur d'Économie politique à la Faculté de Droit de Paris

Tome I. — 1^{er} examen, 2^e éd., 1922, 1 volume in-8 22 francs

Tome II. — 2^e examen, 1916, 1 volume in-8 22 francs

LES CONSTITUTIONS
ET
Les PRINCIPALES LOIS POLITIQUES DE LA FRANCE
DEPUIS 1789

Collationnées sur les textes officiels, précédées de notices historiques et suivies d'une table analytique détaillée.

PAR

Léon DUGUIT et Henry MONNIER

Professeurs à la Faculté de Droit de l'Université de Bordeaux

Troisième édition

1915. — 1 volume in-18 12 francs

TRAITÉ ÉLÉMENTAIRE
DE
DROIT CIVIL

CONFORME AU PROGRAMME OFFICIEL DES FACULTÉS DE DROIT

Par Marcel PLANIOL

Professeur de Droit civil à la Faculté de Droit de Paris

T. I. — 1^{er} examen, 8^e édition, 1920, 1 vol. in-8 25 francs

T. II. — 2^e examen, 8^e édition, 1921, 1 vol. in-8 25 francs

T. III. — 3^e examen, 8^e édition, 1921, 1 vol. in-8 25 francs