

(1)

( N° 203. )

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1870.

### RÉVISION DU CODE DE COMMERCE (1).

(LIVRE II, TITRE XI.)

#### RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le titre XI du livre II règle la législation des avaries.

Toute avarie ou conséquence d'avarie est un dommage qui donne lieu à une dépense. En s'attachant aux causes de l'avarie, la définition distingue la dépense du dommage proprement dit : celui-ci consiste dans la détérioration qu'éprouve un objet; celle-là, dans les frais que nécessite une mesure à

- |  |   |                       |
|--|---|-----------------------|
| (1) Projet de loi, n° 29.  | } | Session de 1864-1865. |
| Rapport sur le titre V, livre 1 <sup>er</sup> , n° 270.  |   |                       |
| Rapport sur le titre III, livre 1 <sup>er</sup> , n° 62.   | } | Session de 1865-1866. |
| Projet de loi contenant le titre V, livre 1 <sup>er</sup> , adopté par la Chambre au 1 <sup>er</sup> vote, n° 122. |   |                       |
| Rapport sur le titre 1 <sup>er</sup> , livre 1 <sup>er</sup> , n° 58.  | } | Session de 1866-1867. |
| Rapport sur le titre II, n° 76.  |   |                       |
| Rapport sur le titre IV, n° 91.  | } | Session de 1867-1868. |
| Rapport sur le titre VIII, n° 4.   |   |                       |
| Rapport sur le titre VII, n° 14.   | } | Session de 1867-1868. |
| Amendements aux titres I et II, n° 28.   |   |                       |
| Amendements de M. le Ministre de la Justice au titre VIII, supplément au n° 28.                                    | } | Session de 1868-1869. |
| Rapport sur ces amendements, n° 27 (session de 1868-1869).   |   |                       |

(La suite à la page 2.)

(2) La commission est composée de MM. VANHONDEËCK, président, SABATIER, VAN ISEGHEM, GUILLERY, DUPONT, DE WANDRE et VERMEIRE.

prendre. Ainsi, lorsque le navire subit des dommages, que des objets de son inventaire se perdent, que des marchandises se détériorent par fortune de mer, ce sont là des avaries résultant des dommages éprouvés. Si un navire exposé à périr est remorqué dans un port qui n'est pas celui de sa destination, s'il y relâche pour réparer ou pour remplacer les objets perdus ou pour tout autre cas de force majeure, s'il doit décharger et recharger ses marchandises, tous ces frais, même ceux de séjour dans le port, sont des dépenses extraordinaires qui sont assimilées à des dépenses d'avarie.

Il n'y a pas seulement les assureurs qui sont tenus de rembourser les avaries, mais encore d'autres intéressés. L'assureur prend lieu et place de la personne au profit de laquelle il a souscrit l'assurance. Lorsque le navire ayant essuyé des avaries grosses ou communes, ou même des avaries simples, tant au navire qu'au chargement, arrive au port de destination, des dispatcheurs sont chargés de dresser ce qu'on appelle un règlement d'avarie. Ce document détermine les quotes-parts qui tombent respectivement à charge du navire, du fret et de la cargaison. Bien que le chargement soit la garantie du capitaine pour le remboursement de ces quotes-parts, le capitaine, lorsqu'il a ses apaisements sur la solvabilité des consignataires, ne leur délivre néanmoins la marchandise qu'après qu'ils ont signé une pièce connue sous la dénomination de *compromis* et par laquelle ils s'engagent à lui rembourser les quotes-parts dans les avaries grosses et autres, s'il y a lieu, conformément au règlement d'avarie à dresser. Il résulte de ce qui précède, que le capitaine traite non avec les assureurs, mais avec les consignataires de la cargaison. Ceux-ci, si leur marchandise est assurée, se font rembourser, à leur tour, par leurs assureurs, si, aux termes de la police, l'objet est assuré aux conditions ordinaires; car il arrive quelquefois que le navire et la cargaison ne sont assurés que contre perte totale, et dans ce dernier cas, ni l'armateur,

---

Amendements au titre VIII, n<sup>os</sup> 24, 25 et 27.

Titre VIII, livre 1<sup>er</sup>, adopté par la Chambre au premier vote, n<sup>o</sup> 28.

Amendements aux titres IV et VII, n<sup>o</sup> 35.

Projet de loi contenant les titres I, II, III et IV, livre 1<sup>er</sup>, adopté par la Chambre au premier vote, n<sup>o</sup> 36.

Rapport sur le titre IX, livre 1<sup>er</sup>, n<sup>o</sup> 57.

Amendements au titre III, livre 1<sup>er</sup>, n<sup>os</sup> 66, 68, 71, 74, 77, 80, 82, 86, 89, 90, 95 et 142.

Rapport sur le titre VI, livre 1<sup>er</sup>, n<sup>o</sup> 76.

Amendements au titre III, livre 1<sup>er</sup> (*Sociétés coopératives*), n<sup>o</sup> 87.

Articles du titre III, livre 1<sup>er</sup>, adoptés par la Chambre au premier vote, n<sup>o</sup> 102.

Rapport sur les amendements renvoyés à la commission, n<sup>o</sup> 112.

Rapport sur des amendements proposés par le Gouvernement concernant les sociétés coopératives, n<sup>o</sup> 130.

Amendements aux articles du titre III, livre 1<sup>er</sup>, relatifs aux sociétés, qui ont été adoptés au premier vote, n<sup>os</sup> 135, 139 et 147.

Nouvelle rédaction, par la commission, de l'article 44 du titre III, livre 1<sup>er</sup>, n<sup>o</sup> 152.

Articles du titre III, livre 1<sup>er</sup>, concernant les sociétés coopératives, adoptés par la Chambre au premier vote, n<sup>o</sup> 146.

Rapport sur les titres I à VIII, livre II, n<sup>o</sup> 200.

Rapport sur le titre IX, n<sup>o</sup> 201.

Rapport sur le titre X, n<sup>o</sup> 202.

ni le propriétaire de la marchandise ne peuvent réclamer des assureurs la quote-part que le règlement d'avarie met à leur charge.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
TITRE XI.	TITRE XI (a).
DES AVARIES.	DES AVARIES.
—	—
ART. 397.	ART. 430.
<p>Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément,</p> <p>Tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,</p> <p>Sont réputés avaries.</p>	<p>(Comme ci-contre.)</p>
<p>(a) Voir les procès-verbaux des séances de la commission des 26 mai, 2 et 16 juin 1865.</p>	

Cet article est la reproduction de l'article 1<sup>er</sup> du titre VII, livre III de l'ordonnance de marine du mois d'août 1681. Il définit ce qu'il faut entendre par avarie.

Adopté.

Code de Commerce de 1808	Projet de loi.
—	—
ART. 398.	ART. 451.
<p>A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.</p>	<p>(Comme ci-contre.)</p>
<p>Cette disposition ne figurait pas dans l'ordonnance de marine; elle a été ajoutée au Code de 1808, en vertu du principe, qu'en tout ce qui regarde seulement les intérêts privés des particuliers, la loi ne doit poser que des règles, sauf aux parties à y déroger par des conventions spéciales.</p>	
Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
ART. 399.	ART. 452.
<p>Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.</p>	<p>(Comme ci-contre.)</p>

Il y a deux espèces d'avaries, les avaries grosses ou communes, et les avaries simples ou particulières. Elles forment deux classes distinctes qui, bien

que soumises aux mêmes principes généraux, sont cependant gouvernées par des règles spéciales. Quant à la nature des dommages et au mode de règlement de l'indemnité, il faut que les avaries grosses ou communes soient accomplies dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, qu'elles aient pour motif le salut du navire et des marchandises, qu'elles aient pour cause de conjurer un péril et que la décision soit prise d'avance par le capitaine et l'équipage.

Les avaries simples ou particulières sont le résultat d'accidents imprévus, de circonstances fortuites provenant des dangers de la navigation.

Les avaries communes concernent les propriétaires du navire, du fret et de la cargaison et, en leur lieu et place, leurs assureurs s'ils sont assurés. Il est naturel, en effet, que là où il se manifeste une communauté d'intérêts et d'obligations, que là où des sacrifices sont faits en vue du salut commun, ceux-ci soient supportés, suivant certaines règles, par les parties intéressées.

Les avaries particulières résultant d'un cas fortuit ne concernent que le propriétaire de l'objet qui les éprouve et aussi, en son lieu et place, l'assureur. Toutefois, un sacrifice volontaire fait dans l'intérêt du salut du navire, quand le bâtiment est sur lest, devient, de fait, une avarie particulière.

Les avaries qu'un navire essuie quand il fait son premier voyage se remboursent intégralement, mais une fois un voyage fait, les dispatcheurs, ceux qui dressent les règlements d'avaries, déduisent un tiers de la dépense des réparations faites; ce tiers tient lieu de différence entre ce qu'on appelle le vieux et le neuf, entre l'objet perdu qui est considéré comme détérioré, ayant perdu plus ou moins de sa valeur, et l'objet neuf mis à bord; en ce qui concerne les ancres et les chaînes, il est d'usage d'en déduire seulement un sixième.

Il arrive qu'on déduit également un tiers pour les réparations qui n'améliorent pas le bâtiment; ceci semble être arbitraire. Ainsi un navire étant en bon état a été calfaté, par exemple, avant son départ, il essuie en mer une voie d'eau, il entre dans un port de relâche pour réparer les dégâts; par suite de ces réparations l'état du navire ne s'étant pas amélioré, il n'est ni juste, ni équitable, dans ce cas, de déduire des comptes de réparations la moindre des choses; il convient, au contraire, de rembourser la somme intégrale. Il arrive le plus souvent qu'on emploie de la toile à voile neuve, pour réparer d'anciennes voiles; ces voiles, ainsi réparées, sont moins solides qu'avant l'accident; par conséquent, il n'est pas non plus équitable de diminuer d'un tiers le compte de ces réparations. Il est juste qu'on fasse payer à celui qui en profite la différence entre le neuf et le vieux, mais à condition que l'objet réparé soit dans un meilleur état qu'avant l'avarie.

Le Code néerlandais contient quelques dispositions relatives à cette question (articles 713, 715, 716 et 717).

## Code de Commerce de 1808.

## ART. 400.

Sont avaries communes,

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

## Projet de loi.

## ART. 435.

(Comme ci-contre, sauf suppression, au n° 6, de: *si le navire est affrété au mois*, et adjonction, au dernier paragraphe, des mots: *dans*

## Code de Commerce de 1808.

## Projet de loi.

- 2<sup>o</sup> Celles qui sont jetées à la mer;  
 3<sup>o</sup> Les câbles ou mâts rompus ou coupés;  
 4<sup>o</sup> Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;  
 5<sup>o</sup> Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire;  
 6<sup>o</sup> Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots, pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;  
 7<sup>o</sup> Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;  
 8<sup>o</sup> Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise;  
 Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

*les formes prescrites au titre du jet et de la contribution, après ceux : d'après délibérations motivées.*

Cet article indique quels sont les objets perdus et dont la perte doit être considérée comme avarie grosse. Il a donné lieu à une discussion assez longue au sein de la commission mixte. Cette commission a examiné la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'ajouter au n<sup>o</sup> 3 : *et autres agrès et apparaux*. La question des gages et de la nourriture de l'équipage a été également examinée.

Sur le premier point, la commission mixte a trouvé inutile d'ajouter au n<sup>o</sup> 3 « les câbles ou mâts rompus, » les mots *et autres agrès et apparaux*. Le sacrifice de ces derniers objets doit être envisagé comme avaries communes, et l'énumération de ceux que mentionne le paragraphe n'est nullement limitative. Votre commission partage cette opinion; en effet, tout dommage souffert volontairement, tout ce qui est sacrifié en vue de sauvegarder les intérêts engagés rentre de fait dans la catégorie des avaries grosses. Il convient aussi de considérer comme avarie grosse, les dommages qui sont la conséquence du forçage des mâts et voiles, en vue de gagner un port de relâche. Un navire est, par exemple, assailli par une violente tempête, qui s'affale sur une côte où il risque de périr. Pour éviter ce malheur, le capitaine, après avoir pris l'avis de l'équipage, ne voit d'autre ressource que celle de forcer les voiles. Grâce à cette manœuvre exécutée pour le salut commun, il pare la terre et parvient à faire un port, mais elle lui coûte plusieurs voiles, qui ne sont pas coupées, mais que la violence du vent a mis en lambeaux. Cette perte peut être considérée comme avarie grosse.

Valin l'admet également, et le Guidon de la mer, à l'article 21, chapitre V, dit . que ce sont des avaries à charge du navire et de la cargaison , si pour le salut commun il est besoin *d'abandonner les voiles au gré du vent*.

Un mât rompu par un coup de vent sans le concours de l'homme est une avarie simple; mais lorsque, le vent ayant rompu le mât, on est obligé, pour se débarrasser des débris qui aggravent la situation, de les jeter à la mer avec voiles et cordages, la perte doit être considérée comme avarie grosse; c'est-à-dire que la valeur du mât à l'état brisé et celle des voiles et cordages, etc., etc., qui ont été sacrifiés, tombent à charge des parties pour lesquelles le sacrifice a été fait, c'est-à-dire du navire, du fret et de la cargaison.

Quand un mât coupé occasionne en tombant des dommages au pont et aux bastinguages, ces dommages doivent également être admis en avarie grosse, ainsi que les sacrifices faits pour éviter un abordage imminent et ceux qui résultent de la nécessité de saborder le corps du navire pour en extraire la cargaison. Ce dernier dommage est considéré comme accessoire du jet, dont il est habituellement la conséquence, et, par suite, il est soumis aux mêmes principes.

Si une voie d'eau, au lieu d'être causée par un événement fortuit, est le résultat d'un abatage d'un mât ou de tout autre sacrifice fait pour le salut commun, y compris celui de forcer les voiles pour éviter d'être jeté sur la côte, elle peut être considérée aussi comme une avarie commune.

En ce qui concerne le n° 6, un membre avait proposé à la commission mixte d'ajouter aux dépenses dont il s'agit à ce numéro « *les loyers et nourriture des matelots pendant la relâche faite pour le salut commun et nécessitée par une perte ou un dommage provenant de fortune de mer.* »

Après une discussion sur cette proposition, la commission s'exprime comme il suit dans son rapport : « La commission admet que les loyers et » nourriture de l'équipage occasionnés par la relâche constituent des avaries communes toutes les fois que la relâche a été effectuée après délibération de l'équipage pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, question de fait que les tribunaux auront à résoudre suivant les circonstances particulières de chaque espèce; mais elle décide qu'il n'y a pas lieu d'en faire l'objet d'une disposition spéciale de la loi, attendu que cette solution résulte suffisamment des principes consacrés par les articles 400 et 403 combinés. »

Votre commission partage l'opinion de la commission mixte : elle est d'avis que lorsqu'un navire s'est vu forcé de se réfugier dans un port pour y réparer des avaries, soit qu'elles appartiennent à la catégorie d'avaries grosses ou à celles d'avaries particulières, il est juste que les gages et la nourriture de l'équipage pendant la durée de la relâche soient supportés par tous les intérêts réunis, ou par l'assureur du navire seul, si le navire est en lest. Sous le rapport des gages et de la nourriture de l'équipage, il y a à considérer qu'un navire qui entre dans un port de relâche pour y réparer ses avaries, pour décharger sa cargaison, etc., etc., a besoin d'avoir des manœuvres pour travailler dans le grément, pour le déchargement et le rembarquement des marchandises, etc., etc. Or, l'équipage étant à bord, il est tenu de travailler journellement, et par suite il y a à porter moins en compte pour frais d'ou-

vriers, de manière que le paiement des gages et de la nourriture n'est pas une perte entière pour les assureurs.

La commission propose de remplacer le mot *matelots*, 2<sup>e</sup> ligne du n° 6, par *marins* et ceux des *matelots* à la 3<sup>e</sup>, par les gens de l'équipage.

La commission mixte, sur la proposition d'un de ses membres, a décidé de supprimer à la fin du n° 6 les mots *si le navire est affrété au mois*. Elle justifie cette proposition « que le retard éprouvé par le navire, dans le cas du » n° 6, constitue toujours une perte résultant d'un événement imprévu, soit » que le navire soit affrété au voyage, soit au mois; décide de faire disparaître » la distinction établie par le Code (1). »

Le n° 6 serait donc rédigé comme il suit :

« *Le pansement et la nourriture des marins blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des gens de l'équipage, pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun.* »

Code de Commerce de 1808.

Art. 401.

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

Projet de loi.

ART. 454.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le fret, déduction faite de la nourriture et des loyers de l'équipage, ainsi que de la nourriture des passagers, au marc le franc de leur valeur.

Cette rédaction apporte un changement notable au Code actuel. Par son article 401, « les avaries communes sont supportées par les marchandises » et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de leur valeur. »

Lors de la discussion de cet article au sein de la commission mixte, on a trouvé qu'il était plus équitable de faire contribuer le navire et le fret pour toute leur valeur au moment de l'arrivée à destination, au lieu de les faire contribuer seulement pour la moitié; que cette disposition, ayant été basée sur la perte de valeur occasionnée au navire par la fatigue du voyage, reposait sur une appréciation fort arbitraire et très-souvent fautive.

En Angleterre, il a toujours été admis que le navire et le fret devaient contribuer pour leur valeur entière; et dans son nouveau Code, le Gouvernement néerlandais a admis le même principe.

La valeur à admettre pour la contribution est celle que le navire a dans l'état dans lequel il se trouve lors de son arrivée, y compris l'indemnité à recevoir du chef d'avarie grosse.

L'ordonnance de Louis XIV n'admettait pas pour la contribution les navires et le fret à la moitié de leur valeur. L'article 3 du livre III, titre VII de cette ordonnance, s'exprimait ainsi :

(1) Page 457, Document parlementaire n° 29, session de 1864-1865.

« Les avaries simples seront supportées et payées par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la dépense, et les grosses ou communes tomberont, tant sur le vaisseau que sur les marchandises, et seront réglées sur le tout au sol la livre. »

Entre l'article 7 du titre VIII, livre III, de la même ordonnance et l'article 3, il existait une certaine contradiction. L'article 7 était rédigé comme il suit :

« La répartition pour le paiement des pertes et dommages sera faite sur les effets sauvés et jetés, et sur la moitié du navire et du fret, au marc la livre de leur valeur. »

C'est à la suite de réclamations, principalement du commerce de Rouen, que cette espèce de contradiction a disparu dans le Code actuel et qu'on a admis alors l'article 401.

Comme nous le disions, le Code néerlandais fait contribuer, dans les avaries grosses, le navire et le fret pour la totalité de la valeur. Voici comment est rédigé l'article 698, § 3 :

« Les avaries grosses ou communes sont réparties entre le navire, avec son fret et le chargement. »

Article 727. « Les avaries communes sont réparties par contribution :

- » Sur la valeur du navire dans l'état où il se trouve à son arrivée. y compris ce qui est donné en indemnité de l'avarie commune ;
- » Sur le montant du fret, déduction faite des gages et de la nourriture de l'équipage ;
- » Sur la valeur des marchandises qui se trouvaient, lors de l'événement, à bord du navire ou des allées ou canots, ou qui, avant que le dommage soit arrivé, ont été jetées par nécessité et remboursées, ou bien qui ont dû être vendues pour couvrir les frais d'avarie ;
- » Les espèces monnayées contribuent à l'avarie commune d'après le cours du lieu où finit le voyage. »

Par l'amendement introduit par la commission mixte à l'article 434 et consistant dans les mots *déduction faite de la nourriture et du loyer de l'équipage, ainsi que de la nourriture des passagers*, on doit entendre le loyer et la nourriture pendant le voyage.

La commission adopte l'article.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi
—	—
ART. 402.	ART. 435.
Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement.	Le prix des marchandises et l'estimation du navire sont établis par leur valeur au lieu du déchargement.

Adopté.

## Code de Commerce de 1808.

## ART. 403.

Sont avaries particulières,

1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement;

2° Les frais faits pour les sauver;

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer;

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer;

4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois;

Et, en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

## Projet de loi.

## ART. 436.

(Comme ci-contre, sauf suppression du n° 4 et, au n° 5, des mots : *que le navire soit loué au voyage ou au mois.*)

Le Gouvernement propose, d'accord avec la commission mixte, de supprimer à l'article 436 (403 ancien) le n° 4 et dans le n° 5 les mots *que le navire soit loué au voyage ou au mois.*

La commission ne peut admettre la suppression du n° 4; elle trouve qu'il est équitable, quand, par force majeure, un navire entre forcément dans un port de relâche, quand l'équipage reste à bord, pour aider à réparer les avaries, que ces frais extraordinaires de nourriture et des gages restent à compte des avaries. D'ailleurs, cette clause est maintenue pour les avaries grosses, et l'on se demande pour quelle raison on la ferait disparaître pour les avaries particulières.

Deux navires partis du même port, l'un chargé, l'autre sur lest, rencontrent en mer du très-mauvais temps qui force les capitaines, après avoir pris l'avis de l'équipage, de couper une partie de la mâture. Ces deux navires entrent dans le même port de relâche pour se réparer. D'après le projet du Code, le capitaine qui aurait des marchandises à bord serait indemnisé des frais de loyer et de la nourriture de l'équipage durant la relâche, et celui qui n'aurait que du lest à bord n'aurait pas le droit de réclamer à ses assureurs le remboursement de ces frais. Ce système ne serait ni juste, ni équitable. Ne perdons pas de vue qu'un capitaine pourrait, en arrivant dans un port de relâche forcée, licencier son équipage, puis prendre ces mêmes hommes ou d'autres ouvriers pour travailler aux réparations à faire à la coque ou au gréement; ces dépenses seraient évidemment portées au compte des avaries.

La commission propose de rétablir le n° 4 de l'article 403 (ancien), mais en remplaçant les mots *des matelots*, par ceux-ci : *les gens de l'équipage*. Elle propose le même changement au n° 5.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
ART. 404.	ART. 437.
Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.	(Comme ci-contre.)
ART. 405.	ART. 438.
Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.	(Comme ci-contre.)

La commission n'a aucune observation à présenter sur ces deux articles.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
ART. 406.	ART. 439.
Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire.	(Comme ci-contre.)
ART. 407.	ART. 440.
En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.	(Comme ci-contre.)
Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.	
Si l'y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.	
Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.	

Les frais, tels qu'ils se trouvent indiqués à l'article 406 (ancien 439), sont pour compte du navire; cependant, quand il entre dans un autre port que le

port de destination et pour réparer des avaries, ces dépenses doivent alors être portées dans le compte d'avarie. Cet article, ainsi que l'article 407, est adopté.

## Code de Commerce de 1808.

## ART. 408.

Une demande pour avaries n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

## ART. 409.

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

## Projet de loi.

(Supprimé) (a).

(Supprimé) (b).

(a) Voir procès-verbaux de la séance de la commission du 16 juin 1865.

(b) Voir article 399 du présent projet de loi, lequel reproduit la disposition au titre X, *Des assurances maritimes*.

Les articles 408 et 409 de l'ancien Code ne sont pas reproduits dans le nouveau projet. Le premier de ces articles a été supprimé pour le motif qu'il ne renferme aucun intérêt juridique. Il faut, dit la commission mixte, laisser aux parties le soin de veiller elles-mêmes à leurs intérêts. Comme le second article n'a pas de rapport avec le titre des avaries, il a été transféré au titre des assurances.

La commission a trouvé utile d'ajouter à ce rapport le titre XI, section I du Code néerlandais, *des avaries en général*, mis en regard avec le projet du Code belge, titre IX, *des avaries*, tel qu'il a été amendé par la commission.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

P. VANHUMBEÉCK.

## PROJETS DE LOI.

### Projet du Gouvernement.

#### TITRE XI (a).

#### DES AVARIES.

##### ART. 430.

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

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

Sont réputés avaries.

##### ART. 431.

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

##### ART. 432.

Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

##### ART. 433.

Sont avaries communes,

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

2° Celles qui sont jetées à la mer;

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;

5° Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire;

6° Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots, pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;

### Projet de la commission.

#### TITRE XI.

#### DES AVARIES.

##### ART. 430.

(Comme ci-contre.)

##### ART. 431.

(Comme ci-contre.)

##### ART. 432.

(Comme ci-contre.)

##### ART. 433.

Sont avaries communes,

1° (Comme ci-contre);

2° (Comme ci-contre);

3° (Comme ci-contre);

4° (Comme ci-contre);

5° (Comme ci-contre);

6° *Le pansement et la nourriture des marins blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des gens de l'équipage, pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun.*

(a) Voir les procès-verbaux des séances de la commission des 26 mai, 2 et 16 juin 1865.

## Projet du Gouvernement.

## Projet de la commission.

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

(Comme ci-contre.)

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise;

(Comme ci-contre.)

Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées dans les formes prescrites au titre du jet et de la contribution, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

(Comme ci-contre.)

## ART. 434.

## ART. 434.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le fret, déduction faite de la nourriture et des loyers de l'équipage, ainsi que de la nourriture des passagers, au marc le franc de leur valeur.

(Comme ci-contre.)

## ART. 435.

## ART. 435.

Le prix des marchandises et l'estimation du navire sont établis par leur valeur au lieu du déchargement.

(Comme ci-contre.)

## ART. 436.

## ART. 436.

Sont avaries particulières,

Sont avaries particulières,

1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement;

1° (Comme ci-contre);

2° Les frais faits pour les sauver;

2° (Comme ci-contre);

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer;

3° (Comme ci-contre);

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer;

4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine.

4° La nourriture et le loyer des gens de l'équipage pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;

5° La nourriture et le loyer des gens de l'équipage pendant la quarantaine;

(Comme ci-contre.)

Et, en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

## Projet du Gouvernement.

## ART. 437.

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

## ART. 438.

Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

## ART. 439.

Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

## ART. 440.

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.

Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

## Projet de la commission.

## ART. 437.

(Comme ci-contre.)

## ART. 438.

(Comme ci-contre.)

## ART. 439.

(Comme ci-contre.)

## ART. 440.

(Comme ci-contre.)

## ANNEXE.

### *Comparaison entre le Code néerlandais et le nouveau projet de Code belge.*

Code néerlandais.	Projet du nouveau Code belge, adopté par la commission.
—	—
<b>TITRE XI.</b>	<b>TITRE XI.</b>
<b>DES AVARIES.</b>	<b>DES AVARIES.</b>
—	—
<b>SECTION I.</b>	
<b>DES AVARIES EN GÉNÉRAL.</b>	
<b>Art. 696.</b>	<b>Art. 450.</b>
Sont réputées avaries, toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, ainsi que tous dommages qui arrivent au navire et aux marchandises pendant le temps où les risques commencent et finissent, d'après la troisième section du titre neuvième.	Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, Tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement, Sont réputées avaries.
<b>Art. 697.</b>	<b>Art. 451.</b>
A défaut de conventions spéciales entre les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions suivantes :	A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après :
<b>Art. 698.</b>	<b>Art. 452.</b>
Les avaries sont de deux espèces : les avaries grosses ou communes, et les avaries simples ou particulières.	Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.
Les premières sont réparties entre le navire avec son fret et le chargement; les secondes sont supportées ou par le navire, ou par la chose qui a essuyé dommage ou occasionné les dépenses.	<b>Art. 434.</b>
	Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le fret, déduction faite de la nourriture et des loyers de l'équipage, ainsi que de la nourriture des passagers, au marc le franc de leur valeur.
	<b>Art. 457.</b>
	Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.
<b>Art. 699.</b>	<b>Art. 435.</b>
Sont avaries grosses :	Sont avaries communes :
1 <sup>o</sup> Tout ce qui est donné à l'ennemi ou aux corsaires par composition ou au titre de rachat	1 <sup>o</sup> Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

## Code néerlandais.

du navire et des marchandises. En cas de doute, le rachat sera toujours censé être fait dans l'intérêt du navire et du chargement conjointement;

2° Les objets jetés à la mer pour le salut commun ou pour l'utilité du navire et du chargement conjointement;

3° Les câbles, mâts, voiles et autres appareils que l'on a coupés ou rompus dans le même but;

4° Les ancres, cordages et autres effets qu'on a dû abandonner pour le même motif;

5° Le dommage causé par le jet aux marchandises restées dans le navire;

6° Le dommage fait expressément au navire pour faciliter le jet, l'allégement ou le sauvetage des marchandises, ou pour faciliter l'écoulement de l'eau et le dommage arrivé à cette occasion à la cargaison;

7° Le traitement, pansement, nourriture et dédommagement des personnes qui se trouvaient à bord et qui sont blessées ou mutilées en défendant le navire;

8° L'indemnité ou la rançon de ceux qui sont envoyés à terre ou en mer pour le service du navire ou de la cargaison, et qui sont pris ou faits captifs et esclaves;

9° Les gages et nourriture des gens de l'équipage pendant le temps que le navire a été forcé de se tenir dans un port de relâche;

10° Les droits de pilotage et autres frais d'entrée et de sortie payés dans un port de relâche forcée;

11° Les loyers des magasins et dépôts dans lesquels sont déposées les marchandises qui ne peuvent rester dans le navire pendant le radoub fait dans un port de relâche forcée;

12° Les frais faits pour la demande en restitution du navire et des marchandises, quand ils ont été arrêtés ou amenés et qu'ils sont réclamés simultanément par le capitaine;

13° Les gages et nourriture des gens de l'équipage pendant cette réclamation, si le navire et le chargement sont relâchés ou restitués;

14° Les frais de déchargement et les salaires pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête, ou par la poursuite de l'ennemi ou des corsaires, ou par quelque autre motif, pour le salut du navire et de la cargaison, et les pertes et dommages arrivés aux marchandises par le déchargement du navire en danger, le chargement dans les allées ou canots et le rechargement dans le navire;

## Projet du nouveau Code belge.

2° Celles qui sont jetées à la mer,

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;

5° Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire;

6° Le pansement et nourriture des marins blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des gens de l'équipage, pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun;

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

## Code néerlandais.

## Projet du nouveau Code belge.

15° Les dommages arrivés au navire et à la cargaison conjointement ou séparément, si l'on a fait échouer à dessein le navire pour en prévenir la prise ou la perte, ainsi que lorsqu'on l'a fait pour sauver le navire et la cargaison dans quelque autre danger imminent;

16° Les frais et salaires pour remettre à flot le navire échoué dans le cas précédent, et toute récompense pour les services extraordinaires rendus afin de prévenir la perte ou la prise du navire;

17° La perte ou les dommages survenus aux marchandises chargées, en cas de danger, dans les allèges ou canots, y compris la portion dans l'avarie grosse, que doivent ces marchandises aux allèges ou canots, et réciproquement la perte ou les dommages survenus aux marchandises restées dans le navire principal et au navire lui-même, après l'allègement, autant que ces dommages ou cette perte sont réputés avarie grosse;

18° Les gages et nourriture des gens de l'équipage, si le navire, après le voyage commencé, est obligé de le suspendre par ordre d'une puissance étrangère ou à cause d'une guerre survenue, aussi longtemps que le navire et la cargaison ne sont pas déchargés de leurs obligations réciproques;

19° Le profit maritime des sommes empruntées à la grosse pour couvrir les dépenses à répartir pour avaries communes;

20° La prime pour faire assurer les frais mentionnés au numéro précédent, et les pertes essayées par la vente d'une partie de la cargaison dans un port de relâche forcée, afin de faire face à ces frais;

21° Les frais pour régler et faire la répartition des avaries grosses;

22° Les frais d'une quarantaine extraordinaire et non prévue lors de la conclusion de l'affrètement autant que le navire et la cargaison y sont soumis, y compris les gages et la nourriture des gens de l'équipage;

23° En général, les dommages dans le cas de danger, causés volontairement, et soufferts comme suite immédiate de ces événements, ainsi que les dépenses faites en pareilles circonstances, après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison.

## ART. 700.

Ne sont pas réputées avaries communes, quoiqu'ils aient été faits volontairement et d'après

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise;

Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées dans les formes prescrites au titre du jet et de la contribution, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

## Code néerlandais.

## Projet du nouveau Code belge.

délibérations motivées pour le bien du navire, les dommages ou les frais causés par des vices internes du navire, par son innavigabilité ou par la faute ou la négligence du capitaine ou de l'équipage.

## ART. 701.

Sont avaries particulières :

1<sup>o</sup> Tout dommage et perte arrivés au navire et aux marchandises par tempête, prise, naufrage ou échouement fortuit;

2<sup>o</sup> Les salaires et les frais pour le sauvetage;

3<sup>o</sup> La perte et le dommage des câbles, ancres, cordages, voiles, mâts de beaupré et de perroquet, des vergues, canots et autres appareils, causés par tempête ou autre accident de mer;

4<sup>o</sup> Les frais de réclamation, la nourriture et les gages des gens de l'équipage pendant la réclamation, si le navire ou les marchandises ont seulement été arrêtés;

5<sup>o</sup> La réparation particulière des futailles et les frais faits pour conserver les effets endommagés, à moins qu'ils ne résultent immédiatement d'un désastre donnant lieu aux avaries grosses;

6<sup>o</sup> L'augmentation de fret et les frais de la charge et de la décharge, causés dans le cas où le navire est déclaré innavigable pendant le voyage, si les marchandises sont transportées par un autre navire pour le compte des chargeurs, suivant les dispositions de l'article 478 du présent Code;

7<sup>o</sup> En général, tous dommages, pertes et frais qui ne sont pas faits ou occasionnés volontairement et pour le salut commun du navire et de la cargaison séparément, et qui, par conséquent, n'appartiennent pas aux avaries grosses d'après l'article 699.

## ART. 702.

Si à cause des bas-fonds ou bancs de sable connus, le navire ne peut partir avec le chargement entier du lieu de son départ, ni arriver au lieu de sa destination sans en décharger une partie dans des allées, les frais pour l'allègement ne sont pas réputés avaries.

Ces frais sont à la charge du navire, s'il n'y a stipulation contraire dans la charte partie ou dans les connaissements.

## ART. 436.

Sont avaries particulières :

1<sup>o</sup> Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement;

2<sup>o</sup> Les frais faits pour les sauver;

3<sup>o</sup> La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer;

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer;

4<sup>o</sup> La nourriture et le loyer des gens de l'équipage pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;

5<sup>o</sup> La nourriture et le loyer des gens de l'équipage pendant la quarantaine;

Et, en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

## Code néerlandais.

## ART. 703.

Les dispositions établies aux articles 698, 699, 700 et 701, à l'égard des avaries communes et avaries particulières, sont également applicables à ces alléges et aux objets dont elles sont chargées.

## ART. 704.

Si, pendant le trajet, il arrive, soit à ces alléges, soit aux marchandises dont elles sont chargées, un dommage réputé avarie grosse, il est supporté pour un tiers par les alléges, et pour deux tiers par les marchandises qui se trouvent à leur bord.

Ces deux tiers sont ensuite reportés comme avarie grosse sur le navire principal, le fret et le chargement entier, y compris celui des alléges.

## ART. 705.

Réciproquement et jusqu'au moment où les marchandises chargées dans les alléges sont déchargées au lieu de leur destination et remises aux consignataires, elles continuent de rester en communauté avec le navire principal et le surplus de son chargement, et contribuent aux avaries grosses qui pourraient leur être survenues.

## ART. 706.

Les marchandises qui ne sont pas encore à bord, soit du navire principal, soit des canots destinés à les y transporter, ne contribuent pas aux pertes qui arrivent au navire principal dans lequel elles doivent être chargées.

## ART. 707.

Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la faute ou de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également avaries particulières; le chargeur a son recours contre le capitaine, le navire et le fret, pour ces avaries.

## ART. 708.

Les pilotages, lamanages, tonnages et autres frais pour entrer dans les havres ou rivières ou pour en sortir, les droits de congé, visites, tonnes, balises, ancrages et autres droits de na-

## Projet du nouveau Code belge.

—

## ART. 458.

Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

## ART. 459.

Les lamanages, touages, pilotages pour entrer dans les havres ou rivières ou pour en sortir, les droits de congé, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation ne

## Code néerlandais.

vigation, ne sont point avaries; ils sont de simples frais à la charge du navire, à moins qu'il ne soit convenu autrement dans les connaissements ou chartes parties.

Ces frais ne peuvent, dans aucun cas, être portés à la charge des assureurs, excepté s'ils sont la suite de circonstances extraordinaires et inopinées survenues pendant le voyage.

## ART. 709.

Pour régler l'avarie particulière que l'assureur doit payer pour les marchandises assurées contre tout risque, on observera les dispositions suivantes :

Tout ce qui est pillé, perdu ou vendu en route pour cause d'endommagement par désastre maritime ou autre, contre lequel on a assuré, est estimé d'après la valeur énoncée dans la facture, ou à défaut de facture, d'après celle pour laquelle l'assurance a été faite, conformément aux dispositions de la loi, et l'assureur en paye le montant.

En cas d'arrivée à bon port, si les marchandises assurées sont avariées en tout ou en partie, des experts constateront quelle aurait été leur valeur si elles étaient arrivées sans avaries, et quelle est leur valeur actuelle, et l'assureur payera telle partie du montant de l'assurance, qui se trouve en proportion de la différence qui existe entre ces deux valeurs, y compris les frais d'expertise.

Le tout indépendamment de l'estimation du profit espéré, si l'assurance en a été faite.

## ART. 710.

L'assureur ne peut, dans aucun cas, contraindre l'assuré à vendre les objets assurés pour en fixer la valeur, à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans la police.

## ART. 711.

Lorsqu'il s'agira de calculer les dommages hors du royaume, on suivra les lois ou les usages du lieu où le calcul doit se faire.

## ART. 712.

Si les marchandises assurées arrivent dans le royaume endommagées ou diminuées, et que l'avarie soit visible, à l'extérieur, la visite des

## Projet du nouveau Code belge.

sont point avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

## ART. 435.

Le prix des marchandises et l'estimation du navire sont établis par leur valeur au lieu du déchargement.

## Code néerlandais.

marchandises et l'estimation des dommages doivent être faites par des experts, avant que les marchandises soient remises à la disposition de l'assureur; si l'avarie n'est pas visible à l'extérieur lors du déchargement, la visite peut être faite après que les marchandises auront été remises à la disposition de l'assuré, pourvu qu'elle se fasse dans l'espace de trois fois vingt-quatre heures après la décharge, et sans préjudice des autres preuves des parties.

## ART. 713.

Si il arrive un dommage à un navire assuré, par fortune de mer, l'assureur ne paye que les deux tiers des frais de réparation, que cette réparation ait eu lieu ou non, et ce en proportion de la partie assurée avec celle qui ne l'est pas. Un tiers restera au compte de l'assuré pour la plus value présumée du navire.

## ART. 714.

Si la réparation a été faite, le montant des frais sera prouvé par les comptes et autres moyens de preuve, et, au besoin, par une estimation d'experts. Si elle n'a pas été faite, le montant sera estimé par experts.

## ART. 715.

Si il est prouvé; au besoin, sur le rapport d'experts, que les réparations ont augmenté la valeur du navire au delà d'un tiers, l'assureur en payera tous les frais, conformément aux dispositions de l'article 713, déduction faite de la plus value du navire par la réparation.

## ART. 716.

Si l'assuré prouve, au contraire, au besoin, par un rapport d'experts, que les réparations n'ont pas augmenté la valeur du navire, spécialement parce que le navire était neuf et que le dommage est survenu à son premier voyage ou parce que le dommage est arrivé à des voiles neuves ou à des appareils neufs, ou bien aux ancres, câbles en fer ou à une nouvelle doublure en cuivre, la déduction d'un tiers n'aura pas lieu, et l'assureur sera tenu d'indemniser de tous les frais de réparation dans la proportion mentionnée en l'article 713.

## Projet du nouveau Code belge.

## Code néerlandais

## Projet du nouveau Code belge.

## ART. 717.

Si les frais excèdent les trois quarts de la valeur du navire, le navire est censé, à l'égard des assureurs, avoir été déclaré innavigable, et les assureurs sont obligés, dans ce cas, s'il n'y a pas eu de délaissement, de payer aux assurés la somme assurée, en déduisant la valeur du navire endommagé ou des débris.

## ART. 718.

Si un navire est entré dans un port de relâche forcé, et périt ensuite par un événement quelconque, l'assureur n'est pas tenu de payer au delà de la somme assurée.

Il en est de même si le navire a coûté, pour diverses réparations, au delà de la somme assurée.

## ART. 719.

Sauf les dispositions des articles 643, 644 et 645, l'assureur est dispensé de payer les avaries tant communes que particulières, si elles sont au-dessous d'un pour cent de la valeur de l'objet endommagé, les frais de visite, d'estimation et du jugement de répartition non compris, sauf la faculté des parties de faire des stipulations contraires.

## ART. 720.

Les assureurs sur le navire, sur le fret et sur la cargaison payent chacun pour l'avarie commune selon que ces objets doivent y contribuer respectivement, pour autant qu'ils sont assurés et en proportion de la partie assurée avec celle qui ne l'est pas.

## ART. 721.

Lorsque les avaries communes et particulières ont été réglées, les comptes et les pièces à l'appui doivent être délivrés aux assureurs. Ceux-ci sont tenus de payer les dommages dans les six semaines après la délivrance, et ils doivent les intérêts légaux après ce délai.