

(1)

(N° 202.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1870.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE (1).

(LIVRE II, TITRE X.)

RAPPORT

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

MESSIEURS,

En traçant les règles des assurances maritimes, les rédacteurs du Code de commerce se sont presque toujours renfermés dans le système de la célèbre

- | | | |
|--|---|-----------------------|
| (1) Projet de loi, n° 29. | } | Session de 1864-1865. |
| Rapport sur le titre V, livre 1 ^{er} , n° 270. | | |
| Rapport sur le titre III, livre 1 ^{er} , n° 62. | } | Session de 1865-1866. |
| Projet de loi contenant le titre V, livre 1 ^{er} , adopté par la Chambre au 1 ^{er} vote, n° 122. | | |
| Rapport sur le titre 1 ^{er} , livre 1 ^{er} , 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. | } | - |
| Amendements aux titres I et II, n° 28. | | |
| Amendements de M. le Ministre de la Justice au titre VIII, supplément au n° 28. | } | - |
| Rapport sur ces amendements, n° 27 (session de 1868-1869). | | |
- (La suite à la page 2.)

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

ordonnance de 1681 dont a parlé notre rapport sur les huit premiers titres de ce livre. Nous pouvons répéter ici qu'une législation spéciale, dont une longue pratique garantit l'excellence, doit être réformée avec une prudence extrême. Cependant certaines modifications sont nécessaires. D'une part, les conditions du commerce sont changées; d'autre part, l'extension donnée par la pratique au contrat d'assurance a motivé l'introduction dans le Code de dispositions relatives à ce contrat considéré en général. Plusieurs articles, exclusivement consacrés, en 1808, aux assurances maritimes, formeraient double emploi avec ceux que nous avons insérés dans le livre I.

Les changements que le projet apporte à la législation actuelle des assurances maritimes peuvent se ramener tous aux deux causes que nous venons d'indiquer, l'une tirée des besoins nouveaux révélés par la pratique des affaires, l'autre de la nécessité de maintenir un ordre méthodique dans l'économie de la loi.

C'est pourquoi ils ont reçu l'approbation de votre commission, qui se borne à y proposer quelques modifications de rédaction.

Amendements au titre VIII, nos 24, 25 et 27.

Titre VIII, livre I^{er}, adopté par la Chambre au premier vote, n° 28.

Amendements aux titres IV et VII, n° 55.

Projet de loi contenant les titres I, II, III et IV, livre I^{er}, adopté par la Chambre au premier vote, n° 36.

Rapport sur le titre IX, livre I^{er}, n° 57.

Amendements au titre III, livre I^{er}, nos 66, 68, 71, 74, 77, 80, 82, 86, 89, 90, 93 et 142.

Rapport sur le titre VI, livre I^{er}, n° 76.

Amendements au titre III, livre I^{er} (*Sociétés coopératives*), n° 87.

Articles du titre III, livre I^{er}, adoptés par la Chambre au premier vote, n° 102.

Rapport sur les amendements renvoyés à la commission, n° 112.

Rapport sur des amendements proposés par le Gouvernement, concernant les sociétés coopératives, n° 130.

Amendements aux articles du titre III, livre I^{er}, relatifs aux sociétés, qui ont été adoptés au premier vote, nos 135, 139 et 147.

Nouvelle rédaction, par la commission, de l'article 44 du titre III, livre I^{er}, n° 152.

Articles du titre III, livre I^{er}, concernant les sociétés coopératives, adoptés par la Chambre au premier vote, n° 146.

Rapport sur les titres I à VIII, livre II, n° 200.

Rapport sur le titre IX, n° 201.

Code de Commerce de 1808.

TITRE X.

DES ASSURANCES.

SECTION PREMIÈRE.

DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE
SON OBJET.

ART. 352.

Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.
Il est daté du jour auquel il est souscrit.
Il y est énoncé si c'est avant ou après midi.
Il peut être fait sous signature privée.
Il ne peut contenir aucun blanc.
Il exprime :

- Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire,
- Le nom et la désignation du navire,
- Le nom du capitaine,
- Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées,
- Le port d'où ce navire a dû ou doit partir.
- Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger,
- Ceux dans lesquels il doit entrer,
- La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer,
- Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir,
- La somme assurée,
- La prime ou le coût de l'assurance,
- La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue,
- Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

Projet de loi.

TITRE X (a).

DES ASSURANCES MARITIMES.

SECTION PREMIÈRE.

DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE
SON OBJET.

ART. 358 (b).

Les articles 175, 178 et 180 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier sont applicables aux assurances maritimes.

ART. 359.

Les polices énoncent :

- La date du jour où l'assurance est contractée ;*
- Si c'est avant ou après midi ;*
- Le nom de la personne qui fait assurer pour son compte ou pour le compte d'autrui ;*
- Le nom et la désignation du navire ;*
- Le nom du capitaine ;*
- Le lieu où les choses assurées ont été ou doivent être chargées ;*
- Le port d'où ce navire a dû ou doit partir ;*
- Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ;*
- Ceux dans lesquels il doit entrer ;*
- Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir ;*
- La prime de l'assurance et la somme pour laquelle l'assurance est faite ;*
- La nature et la valeur ou l'estimation des choses assurées ;*
- La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue ;*
- Toutefois, la désignation des noms des navires et du capitaine, de la nature, de l'espèce ou de la valeur des marchandises ou objets que l'on fait assurer, n'est pas requise, si l'assuré, au moment du contrat, ne peut l'indiquer.*

(a) Voir procès-verbaux des séances de la commission des 10, 24 février, 3, 10, 17, 24, 31 mars, 7, 14, 21, 28 avril, 5, 12 mai, 3 et 10 novembre 1865.

(b) La mention des articles faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

—
Arr. 333.

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

Supprimé (a).

(a) Disposition comprise dans l'article 178, titre IX, livre I^{er} du présent projet de loi.

Nous avons dit au titre des assurances en général :

- 1° Que le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit, sauf à en admettre la preuve testimoniale lorsqu'il existe un commencement de preuve écrite ;
- 2° Que la même police peut contenir plusieurs assurances ;
- 3° Qu'un objet peut être assuré par toute personne ayant intérêt à sa conservation à raison soit d'un droit de propriété, soit d'un autre droit réel, soit d'une responsabilité relative à la chose assurée.

Au lieu de reproduire ici les articles 175, 178, 180 qui disposent ainsi (articles 25, 26 et 4 des amendements de la commission), il suffit d'y renvoyer. Ainsi fait l'article 338 nouveau, dont il faut cependant retrancher les mots *et des assurances terrestres en particulier*, pour se conformer aux résolutions prises à propos du livre I.

L'article 333 du Code actuel et le premier paragraphe de l'article 352 doivent dès lors disparaître.

Mais on a cru nécessaire, pour les énonciations à insérer dans la police, de reproduire la nomenclature de l'article 176 du projet (article 27 des amendements de la commission au titre IX du livre I) dans celles de ses dispositions qui sont jugées également nécessaires pour les assurances maritimes.

Les nos 1, 2 et 4 de cet article se retrouvent donc textuellement dans le projet.

Il en est de même du n° 6 qui existait dans la rédaction primitive de l'article 176 ; mais votre commission en propose la suppression pour rester conséquente avec une de ses précédentes résolutions.

Le n° 3 de l'article 176 n'est inséré ici qu'en partie. On ne croit pas devoir exiger l'énonciation des *risques que l'assureur prend sur lui*, la loi déterminant plus loin quels sont les risques maritimes. On se borne à parler des *temps auxquels les risques doivent commencer et finir*.

On ne pense pas non plus qu'il faille reproduire ici le n° 5 de l'article 176. Mais on y supplée en exigeant diverses conditions à peu près textuellement empruntées à la rédaction de l'article 332 ancien.

Enfin le texte nouveau se termine par un paragraphe, qui donne une portée plus grande à l'article 337 du Code de 1808 et le rend désormais inutile, comme nous le constaterons bientôt (1).

(1) *Exposé des motifs*, pp. 395, 394, et mon rapport sur le titre IX du livre I (*Document*, n° 57 de la session), pp. 23 et 24.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
ART. 334.	ART. 360.
L'assurance peut avoir pour objet :	L'assurance peut avoir pour objet :
Le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné,	Le corps et quille du navire ;
Les agrès et appareils,	Les agrès et appareils ;
Les armements,	Les armements et victuailles ;
Les victuailles,	Le fret ;
Les sommes prêtées à la grosse,	Le prix de passage ;
Les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'ar- gent, sujettes aux risques de la navigation.	Les sommes prêtées à la grosse et le profit <i>maritime</i> ;
	Les marchandises du chargement ;
	Le profit espéré des marchandises ;
	Le bénéfice d'affrètement ;
	Le courtage et les commissions d'achats, et ventes et de consignations ;
	Les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pen- dant le voyage ;
	En général, toutes choses ou valeurs, esti- mables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation sans préjudice aux dispositions du titre des assurances terrestres relatives aux as- surances sur la vie.

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

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

La loi existante déclare ensuite que les marchandises du chargement et autres objets placés dans le navire sont aussi susceptibles d'être assurés contre les risques de mer ; elle applique enfin la règle d'une manière générale à toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent et soumises au danger de périr ou de se détériorer par les accidents de la navigation (1).

Nous croyons ainsi avoir résumé exactement ce que veut aujourd'hui l'article 334.

Des changements y sont proposés.

Au premier paragraphe le projet de révision retranche les mots *vide ou chargé, etc.* La seule utilité de ces énonciations, dit-on, était de lever des doutes qui ne peuvent plus exister aujourd'hui et qui provenaient de ce que,

(1) Pardessus, n° 738, 739, 762. — Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine de 1681* (édition de la Rochelle, 1756), t. II, pp. 50 à 52.

sous l'empire d'anciens règlements, l'assurance d'un vaisseau vide n'était pas autorisée (1).

Le projet ajoute à la nomenclature du Code les objets suivants :

Le fret,

Le prix de passage,

Le profit maritime,

Le profit espéré des marchandises,

Le bénéfice d'affrètement,

Le courtage et les commissions d'achat, de ventes et de consignations, les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage.

L'assurance du *fret* était jusqu'ici prohibée (article 347). Deux raisons étaient données de cette prohibition : 1° le fret est un profit incertain; on est exposé à ne pas le gagner, mais point à le perdre; 2° le capitaine sûr du fret sera porté à négliger les précautions nécessaires en cas de danger pour sauver le navire et le chargement (2).

En général, on ne peut faire assurer les bénéfices qu'on a la chance de recueillir, mais qui dépendent encore d'un événement douteux. Seulement, la loi peut consacrer une exception à ce principe en vue des cas, où le profit non encore réalisé est assez certain, assez défini pour pouvoir être assimilé à une valeur réelle (3). Le projet considère le fret comme ayant ce caractère; il ne s'arrête pas au second motif sur lequel se fondait la prohibition, parce qu'il semble évident que le capitaine exposé aux dangers d'un naufrage, avant de se demander si le fret est garanti ou non, s'occupera de sa conservation personnelle et dans l'intérêt de celle-ci ne négligera aucune des mesures dont doivent profiter les marchandises et le vaisseau (4).

Le *prix de passage* figure aussi dans la nomenclature nouvelle. L'assurance de cet objet devient de jour en jour plus fréquente; elle est surtout utile pour les transports d'émigrants. Celui qui affrète un navire à cet effet traite à forfait: il s'engage à effectuer le transport moyennant telle somme déterminée; il prend sur lui tous les frais de nourriture et autres quels qu'ils soient, à faire pendant la traversée. Le bénéfice, que l'affréteur se propose de faire sur le prix stipulé du passage, sera diminué, si par suite d'événements de mer le navire est obligé de faire échelle et que cette éventualité mette à la charge de l'assuré des frais de débarquement d'abord, ensuite de logement et de nourriture dans le port de débarquement. L'assurance a pour objet de garantir l'affréteur contre ces frais extraordinaires qui peuvent lui incomber (5).

Le projet admet également l'assurance du profit maritime, défendue sous le Code. On a cru rationnel de mettre la loi d'accord avec la pratique, qui n'observait point une prohibition inconnue dans les législations d'autres pays. Ici encore le Code craignait d'autoriser l'assurance du gain qu'on aurait

(1) Exposé des motifs, p. 398.

(2) Exposé des motifs, p. 400 et *infra* sur l'article 347 du Code.

(3) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 10.

(4) Exposé des motifs, p. 400.

(5) Exposé des motifs, p. 402.

manqué de faire; mais, comme pour le fret, le projet de révision croit pouvoir assimiler le profit maritime à une valeur acquise que le négociant doit pouvoir se faire garantir en prévision d'un sinistre qui aurait pour résultat de l'en priver (1).

Une autre innovation du projet c'est d'autoriser l'assurance, non permise aujourd'hui, du profit espéré des marchandises. En fait, cette assurance prohibée se contracte journellement; d'après l'usage suivi, le négociant qui veut se faire assurer le profit espéré, détermine au moment du contrat le montant du bénéfice à faire sur la marchandise, et c'est la somme ainsi déterminée qui sert de base à la fixation de l'indemnité en cas de sinistre. Ce bénéfice peut être mis au rang d'une valeur que le négociant est exposé à perdre. La fixation qui en est faite de commun accord par les parties forme loi entre elles et dispense de toute justification ultérieure. S'il n'y a pas de convention à cet égard, ce sera au juge qu'il faudra recourir en cas de difficultés pour déterminer la somme due à l'assuré (2).

Les raisons qui déterminent le projet à admettre l'assurance du fret doivent également faire admettre celle du bénéfice d'affrètement (3).

On range encore au nombre des choses qui peuvent faire l'objet de l'assurance, le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations (4), enfin les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage (5).

Ces dernières assurances, quand il s'agit de créances non privilégiées sur le navire ou sur les marchandises, ne sont guère conformes aux principes généraux (6). Hors les cas de privilège, le créancier qui a avancé des sommes pour les besoins du navire ou l'expédition des marchandises, n'a aucun droit spécial sur ce navire et ces marchandises, dont d'autres créances privilégiées peuvent même absorber la valeur, de telle sorte que, même en l'absence de sinistre, le créancier en question ne pourrait élever aucune prétention sur ces objets, et qu'il ne devrait point, par conséquent, être admis à se faire garantir contre les suites d'un événement qui ne peut lui causer aucun préjudice. Des raisons d'utilité amènent cependant le projet à consacrer cette dérogation aux règles générales. Les assurances, qu'il consacre par une disposition expresse, sont d'un usage universellement admis, n'ont jamais provoqué de difficultés dans la pratique, et sont tellement indispensables aux intérêts du commerce maritime, qu'elles continueraient à être mises en pratique alors même que la loi ne les sanctionnerait point (7).

Le projet reproduit la disposition finale de l'article 334 du Code, permettant d'assurer, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent et sujettes aux risques de la navigation. Il ajoute : « *Sans préjudice aux dis-*

(1) Exposé des motifs, p. 398.

(2) Exposé des motifs, pp. 399, 409.

(3) Exposé des motifs, pp. 400, 476.

(4) Exposé des motifs, pp. 400, 403.

(5) Exposé des motifs, pp. 403 et s., 476.

(6) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 15.

(7) Exposé des motifs, pp. 403 et 404.

» *positions du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, relatives aux assurances sur la vie.* » Voici le but de cette addition : dans le système du Code de 1808, en matière d'assurances maritimes, on ne peut faire assurer sa vie, ni celle de tiers exposés aux fortunes de mer. Le projet de révision entend lever cette prohibition et s'en explique en renvoyant, par une disposition expresse, aux articles nouveaux relatifs à cet objet et insérés dans le livre premier ⁽¹⁾. Mais le titre IX primitif de ce livre ayant été divisé par la commission, la rédaction doit subir un changement; il faut dire : « *Sans préjudice aux dispositions du livre 1^{er}, relatives aux assurances sur la vie.* »

Code de Commerce de 1808.

ART. 353.

L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité.

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

Projet de loi.

ART. 361.

L'assurance peut être faite *en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.*

(Le restant de l'article comme les §§ 3 et 4 ci-contre)

Nous avons vu qu'il résulte implicitement de l'article 334 du Code, que les divers objets compris sous l'expression de *navire*, lorsque celle-ci est employée seule et sans restriction, peuvent être considérés comme autant de corps distincts et assurés séparément. L'article suivant examine sous quelles conditions et dans quelles différentes conjonctures l'assurance peut être faite. Elle peut l'être pour l'aller et le retour. Elle peut l'être pour un voyage désigné, sans indication de durée des risques, qui ne finissent alors que lorsque le voyage entier est achevé. La convention peut aussi porter sur un temps limité, lorsqu'on fait cesser les risques à un jour déterminé, ou après un certain nombre de jours, ou encore à une hauteur indiquée en mer. Elle peut se conclure en temps de paix et en temps de guerre. Il ne faut pas nécessairement que le navire soit dans le port et n'ait pas encore commencé le voyage : l'intéressé, au contraire, a la faculté de faire assurer soit un navire, soit des marchandises qui sont déjà en mer. L'article déclare finalement que l'assurance peut être faite pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables ⁽²⁾.

Le projet maintient cet article à l'exception du § 1^{er}, qu'il considère comme

(1) Exposé des motifs, p. 403.

(2) Pardessus, nos 738, 775 à 777, 810.

absolument inutile : il va de soi que, si l'on peut assurer le tout, on peut aussi n'assurer qu'une partie (1).

Code de Commerce de 1808.

Art. 336.

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

Projet de loi.

Art. 362.

(Comme ci-contre.)

La nature et l'estimation des choses, qui forment l'objet du contrat, sont fournies par l'assuré. Mais l'assureur, en signant la police qui contient ces indications, ne certifie pas qu'elles soient vraies. S'il reconnaît qu'il y a fraude dans l'estimation, supposition ou falsification, il peut exiger qu'on procède à une vérification, qui peut être demandée non-seulement pour la fraude personnelle, mais aussi pour le *dolus ex re ipsa*, qualification assez impropre du cas, où il n'y a point mauvaise foi, mais seulement disproportion entre la valeur réelle des objets et les prix portés au contrat. En cas d'existence d'un dol personnel, la nullité prononcée ne préjudicie pas à d'autres poursuites soit civiles, soit criminelles. Mais ce dol personnel ne se présume pas; l'assureur doit le prouver; suivant qu'il fera ou non cette preuve, le fait d'un chargement inférieur au montant de l'assurance aura sur la validité de celle-ci une influence différente; nous aurons à examiner cette distinction en un autre endroit (2).

La disposition actuelle est conservée par le projet (3).

Code de Commerce de 1808.

Art. 337.

Les chargements faits aux Échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées, sans désignation de leur nature et espèce.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée; s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

Projet de loi

Supprimé (a).

(a) Voir le paragraphe final de l'article 339 du présent projet de loi.

(1) Exposé des motifs, p. 403.

(2) Boulay-Paty sur Emerigon, chapitre IX, section II. — Quenault, n° 299.

(3) Exposé des motifs, p. 410.

Quand des chargements se font dans les parties du monde autres que l'Europe, ceux à qui ils sont destinés en ignorent souvent la nature, ainsi que le nom du navire et celui du capitaine. Aussi la faculté a-t-elle été introduite pour ces cas, de faire assurer des sommes sur un chargement sans en désigner la nature, sans faire connaître le navire, ni le capitaine. Mais il faut, en général, qu'on désigne dans la police celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée. La police se contrôle ainsi par le connaissement, qui, fait au lieu d'expédition, doit contenir le même nom; cette circonstance fournit un moyen d'éviter que l'assuré de mauvaise foi n'applique l'assurance à tel chargement au lieu de tel autre. Mais quand les effets assurés se trouvent dans des pays éloignés, le nom de la personne à laquelle ils seront adressés ou consignés, peut être également ignoré de celui qui a intérêt à les faire assurer. Une clause expresse peut le dispenser alors de cette désignation (1).

Dans le projet, cet article est retranché comme inutile en présence de la disposition finale de l'article 332 modifié (359 nouveau) (2).

Code de Commerce de 1808.

ART. 338.

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

(a) Belgique au lieu de France.

Projet de loi.

ART. 363.

(Comme ci-contre)

D'après quelles bases doit être évalué un effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère?

L'évaluation doit se faire aujourd'hui au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie nationale, suivant le cours à l'époque de la signature de la police. Sous l'ordonnance de 1681, on convenait fréquemment que les effets, dont le prix était stipulé en monnaie étrangère, seraient estimés, d'accord commun, à telle somme argent de France, quoiqu'ils fussent de valeur moindre. Mais semblable clause violait ouvertement la défense de faire assurer des effets au-dessus de leur valeur. Aussi fut-elle prohibée par une déclaration du 17 août 1779, comme elle continue à l'être par l'article 338 du Code de 1808, dont la disposition est générale et n'admet aucune exception.

Ce texte n'est pas modifié (3).

(1) Pardessus, n° 803. — Valin, p. 46.

(2) Exposé des motifs, pp. 396, 397, 410.

(3) Exposé des motifs, p. 410. — Emerignon, chap. IX, section VIII, et les observations de Boulay-Paty.

Code de Commerce de 1808.

ART. 339.

Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres : à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.

Projet de loi.

ART. 364.

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

Il arrive que le contrat d'assurance ne fixe pas la valeur des marchandises ; elle peut alors être justifiée par les factures et par les livres. A défaut, une estimation est faite ; pour l'opérer, on doit s'arrêter à la valeur, au temps et au lieu du chargement, dans laquelle on comprend le prix courant aux mêmes temps et lieu, ainsi que tous les droits payés et généralement tous les frais faits jusqu'à bord. Ce n'est que jusqu'à concurrence de cette valeur que l'assuré peut être présumé avoir voulu se garantir des risques ; dès qu'il est indemnisé sur ce pied, le dommage réel qu'il souffre se trouve réparé, son intérêt légitime est sauvegardé. Le Code ne veut pas qu'on excède ce taux, de crainte que l'assuré ne réalise un bénéfice aux dépens des assureurs (1).

Telle est l'analyse de la doctrine du Code de commerce.

Le projet renferme des modifications à cette disposition.

Il estime qu'il n'y a pas lieu de déterminer ni pour les marchandises, ainsi que le faisait l'article 339, ni pour le navire, de quelle manière et à l'aide de quels documents cette valeur pourra être établie. Les tribunaux pourront recourir à tous les moyens ordinaires de preuve. Une entière latitude doit leur être laissée à cet égard (2).

Il ne dit pas non plus ici, suivant le prix de quels temps et de quels lieux l'estimation doit se faire. Mais, à cet égard, nous trouverons une disposition dans la section II à laquelle on renvoie (3).

Code de Commerce de 1808.

ART. 340.

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

Projet de loi.

(Supprimé.)

(1) Emerigon, chap. IX, section I^{re}. — Valin, pp. 146, 147.

(2) Exposé des motifs, pp. 425, 426.

(3) Voir *infra* sur l'art. 357 du Code.

Déjà au temps de Valin, il n'était peut-être plus de pays où le commerce ne se fit que par troc. Cependant le Code actuel, à l'exemple de l'ordonnance, prévoit le cas d'une assurance faite sur les marchandises de retour d'un pays où la monnaie n'est point en usage. Il veut que l'estimation soit réglée par la valeur des marchandises données en échange, en y joignant les frais de transport. Si la valeur des marchandises reçues en retour est supérieure à celle des marchandises données en échange, l'assuré peut saisir une occasion favorable de faire assurer, par contrat nouveau, ce profit réalisé; mais au moment de conclure la première assurance, on n'a d'autre base d'estimation pour les marchandises de retour que la valeur des marchandises expédiées, à laquelle on joint ce qu'il en a coûté pour les transporter au lieu de l'échange.

Jusqu'ici la règle du Code est conforme à celle de l'ordonnance; seulement celle-ci n'admettait aucune exception, tandis que le législateur de 1808 en consacre une pour le cas où l'estimation serait faite par la police: cette estimation, convenue de gré à gré, lie les assureurs comme les assurés (1).

Le projet supprime cet article, qui est aujourd'hui sans utilité pratique.

Code de Commerce de 1808.

ART. 341.

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

Projet de loi.

ART. 365.

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

Les parties peuvent déterminer le moment précis où doivent commencer et finir les risques. La loi ne le fixe que dans le silence de la convention; elle établit alors une distinction suivant la nature des objets assurés.

L'assurance porte-t-elle sur le navire ou sur une ou plusieurs de ses parties, les risques commencent du jour où le navire a fait voile et cessent seulement lorsqu'il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination.

A l'égard des marchandises, les risques commencent à l'instant où elles sont chargées dans le navire ou dans les gabares pour les y porter. Ils ne cessent que lorsqu'elles sont mises à quai (2).

Cet article est maintenu par le projet, mais avec une rédaction qui, en admettant que la détermination légale de la durée des risques doit être la même que pour les contrats à la grosse, pourra se concilier avec tous les changements que subiraient éventuellement sur ce point les règles de la législation de 1808, relatives à ces derniers contrats (3).

(1) Emerigon, chap. IX, sect. VII, et les observations de Boulay-Paty. — Valin, pp. 147, 148.

(2) Pardessus, n° 778. — Valin, p. 47.

(3) Exposé des motifs, p. 411.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 342.

ART. 366.

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés.

(Comme ci-contre, sauf remplacement de effets par choses.)

L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

Le droit de réassurance dérive du principe qu'on peut faire assurer une chose, sans en être propriétaire, lorsqu'on a un intérêt légal à sa conservation.

La réassurance est un contrat nouveau, tout à fait distinct de l'assurance primitive; la prime de réassurance peut donc être plus forte ou moindre que celle de l'assurance (1).

La faculté de se faire garantir par un second assureur, la prime qu'on s'est obligé de payer au premier s'explique par la raison que cette prime est perdue pour l'assuré en cas de sinistre, qu'elle est donc la matière d'un risque, et que dès lors elle peut faire l'objet du contrat (2).

Les auteurs du projet ont gardé la disposition de l'article 342, sauf remplacement du mot *effets* par *choses*.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 345.

ART. 367.

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

(Comme ci-contre.)

Si la convention est faite pendant la paix, on peut stipuler qu'en cas de guerre la peine sera augmentée. Si le taux de cette augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux qui auront égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties, telle qu'elle résultera des stipulations de chaque police (3).

Cet article figure dans le projet sans aucune modification. Le mot *tribunaux* comprend le tribunal arbitral, qu'on a cru superflu de mentionner expressément (4).

(1) Dalloz, *Droit maritime*, n°s 1601, 1602. — Mon rapport sur le titre IX du livre I (*Document* n° 57 de la session), p. 22. — Valin, pp. 65 à 70.

(2) Pothier, n° 34. — Pardessus, n° 803. — Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 18.

(3) Pardessus, n° 787.

(4) Exposé des motifs, p. 414.

Code de Commerce de 1808.

ART. 344.

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

Projet de loi.

ART. 368.

(Comme ci-contre.)

Quand le capitaine fait charger et assurer des marchandises pour son compte sur le vaisseau qu'il commande, il ne peut s'en donner de connaissement à lui-même; le Code veut qu'il se le fasse alors fournir par deux des principaux de l'équipage et que ceux-ci le signent. Mais ces personnes sont sous sa dépendance et peuvent être facilement soupçonnées de collusion; aussi exige-t-on que, nonobstant le connaissement produit, il justifie aux assureurs l'achat de ces marchandises (1).

Cet article ne subit point de changement (2).

Code de Commerce de 1808.

ART. 345.

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

Projet de loi

ART. 369.

(Comme ci-contre.)

(a) *Belgique* au lieu de *France*.

(b) *Belge* au lieu de *Français*.

Lorsque des marchandises sont chargées sur un navire en pays étranger par des hommes de l'équipage ou des passagers et que ceux-ci les font assurer en France par correspondants, ils sont tenus d'en laisser un connaissement au lieu où le chargement se fait. En règle générale, c'est aux mains du consul belge que cette pièce doit être remise; à défaut, elle peut l'être aux mains d'un Belge, négociant notable, ou du magistrat du lieu. On a voulu empêcher qu'il pût s'établir aisément entre les chargeurs et le capitaine une collusion coupable en vue de tromper les assureurs en exagérant l'importance du chargement (3).

(1) Pothier, n° 146, et l'observation d'Estrangin. — Valin, p. 145.

(2) Exposé des motifs, p. 411.

(3) Pothier, n° 145. — Dalloz, v° cit., n° 1767. — Valin, p. 146.

Cet article est conservé purement et simplement (1).

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
ART. 346.	ART. 370 (a).
<p>Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution, ou la résiliation du contrat.</p> <p>L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.</p>	<p><i>L'article 211 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.</i></p>

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

La faillite de l'assureur ou celle de l'assuré autorise la résiliation du contrat d'assurance, si l'on ne préfère un cautionnement. En effet la faillite de l'assureur rend illusoire la responsabilité acceptée par lui et celle de l'assuré le constitue hors d'état de remplir son obligation de payer la prime; une action en résolution du contrat procède naturellement d'une telle situation, à moins qu'une caution solvable ne la fasse écarter en garantissant l'exécution (2).

Une disposition du livre I^{er} ayant généralisé la règle inscrite ici dans le Code de commerce pour les assurances maritimes, le projet se borne à y renvoyer (3); mais les changements, apportés par la commission aux dispositions sur les assurances en général et quelques assurances terrestres, nécessitent un changement de rédaction; il faut supprimer les mots *et des assurances terrestres en particulier*.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
ART. 347.	ART. 371.
<p>Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet :</p> <p>Le fret des marchandises existant à bord du navire,</p> <p>Le profit espéré des marchandises,</p> <p>Les loyers des gens de mer,</p> <p>Les sommes empruntées à la grosse,</p> <p>Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.</p>	<p>Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet :</p> <p>Les loyers des gens de mer,</p> <p>Les sommes empruntées à la grosse.</p>

(1) Exposé des motifs, p. 411.

(2) Challan, discours du 13 septembre 1807, *apud* Loéré, Ed. Wahlen, t. XI, p. 447. — Mon rapport sur le titre IX, livre I, p. 25.

(3) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 25, et Exposé des motifs, p. 411.

Dans une énumération de causes de nullité de l'assurance, l'article 347 du Code fait figurer le fret des marchandises existantes à bord du navire, le profit espéré de ces marchandises, les loyers des gens de mer, les sommes empruntées à la grosse, les profits maritimes desdites sommes.

Lors de l'élaboration du Code, le désir fut exprimé de voir donner une plus grande extension à la liberté des assurances, de permettre, à l'exemple des Anglais, de laisser assurer fret acquis et fret à faire et d'admettre toutes les évaluations qui seraient proposées. Il aurait suffi, en cas d'événement, de prouver que la quantité et la qualité de la marchandise désignée avaient été chargées. Le tribunal fit l'observation qu'on était dans l'usage d'assurer le profit espéré des marchandises, les deniers empruntés à la grosse, les profits maritimes, nonobstant les prohibitions de l'ordonnance; il lui semblait qu'il eût fallu éviter d'ériger en infractions des faits que l'habitude faisait pardonner⁽¹⁾.

On écarta ces observations pour rester dans les traditions de l'ordonnance.

La charte partie est le contrat de louage en entier ou en partie d'un navire : nul louage sans loyer; le fret est le loyer du navire ou le prix du transport par mer des marchandises d'un lieu à un autre. Le Code croit devoir, au point de vue de l'assurance et d'après les idées adoptées jusqu'ici dans la législation, distinguer entre le fret à faire et le fret acquis. Le premier est le prix de la navigation heureuse, le fruit civil du navire; c'est un profit incertain. On n'a pas voulu qu'il pût être l'objet d'une assurance, de crainte que le contrat, au lieu d'être une garantie pour une perte réelle, ne devint une espèce de gageure favorable à la fraude. Mais le fret acquis peut aujourd'hui déjà être assuré; c'est une créance, c'est-à-dire un droit certain, et il est en outre exposé à des risques et fortunes de mer. Un échange d'observations entre MM. Berlier et Corvetto, dans la séance du 11 août 1807, ne permet point de douter que cette distinction, admise par l'ordonnance et les usages, ne soit dans l'esprit de la loi actuelle; aux yeux de ses rédacteurs, le fret acquis est au fret à faire, au fret proprement dit, comme l'effet à la cause; il est susceptible d'assurance⁽²⁾.

D'après les idées qui ont passé dans le Code, un autre puissant motif encore devait faire prohiber l'assurance du fret à faire. Au moyen de cette assurance le capitaine deviendrait sûr du fret, quelque événement qui arrivât; il ne serait plus autant intéressé à veiller à la conservation du navire et du chargement⁽³⁾.

Le profit espéré des marchandises étant, aux yeux des rédacteurs du Code, aussi incertain que le fret à faire, ils ne pouvaient pas consentir davantage à ce qu'il fût l'objet du contrat d'assurance⁽⁴⁾.

Ils étendaient la même prohibition aux loyers des gens de mer; cette créance conditionnelle est un profit subordonné aux chances de la naviga-

(1) Locré, t. XI, p. 438. — Boulay-Paty sur Emerigon, chap. VIII, sect. VIII.

(2) Emerigon, chap. VIII, sect. VIII, et les observations de Boulay-Paty. — Locré, t. XI, p. 434.

(3) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. VIII, sect. X.

(4) Emerigon, chap. VIII, sect. IX.

tion. Si le vaisseau périt, les gens de mer auront manqué de faire un gain; ils n'auront point subi de perte; il semblait d'ailleurs dangereux, en leur garantissant cette récompense, de les rendre moins attentifs à la conservation du navire, à laquelle ils n'auraient plus eu d'intérêt⁽¹⁾.

L'emprunteur à la grosse, en cas de sinistre, est déchargé de toute obligation envers le prêteur; lui permettre de faire assurer cette somme, c'eût été, disait-on, l'autoriser, pour le même cas, à la recevoir des assureurs et à se procurer ainsi un bénéfice inconciliable avec la nature du contrat⁽²⁾. Enfin la règle déjà souvent invoquée, d'après laquelle on ne peut faire assurer que ce qu'on risque de perdre et non le gain qu'on manquera de faire, s'oppose, dans le système de 1808, à ce que le prêteur à la grosse fasse assurer les profits maritimes⁽³⁾.

Telle est l'analyse des idées auxquelles s'arrête le Code de commerce.

Les principes sur lesquels reposait l'article 347 ancien ont subi des modifications profondes par suite de nos décisions prises à propos de l'article 334 (360 du projet). Aussi le projet se borne-t-il à maintenir la prohibition : 1° de l'assurance des loyers des gens de mer, afin de ne pas s'exposer à rendre l'équipage peu attentif à la conservation du navire; 2° de l'assurance des sommes empruntées à la grosse, parce que celui qui a ainsi emprunté, n'ayant rien à payer en cas de sinistre, n'est exposé en réalité à aucun risque et ne peut prétendre conclure une assurance qui aurait pour résultat de lui assurer un bénéfice éventuel⁽⁴⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 348.

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

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

Projet de loi.

ART. 372 (a).

(Comme ci-contre, avec l'addition du paragraphe final.)

Si l'assuré est de bonne foi, la prime sera restituée, déduction faite de l'indemnité prévue à l'article 375.

(a) La mention de l'article faite à la fin du présent article sera rectifiée lors du second vote.

⁽¹⁾ Emerigon, chap. VIII, sect. X.

⁽²⁾ Emerigon, chap. VIII, sect. XI.

⁽³⁾ Valin, p. 61.

⁽⁴⁾ Exposé des motifs, pp. 398, 411.

Si l'on a caché à l'assureur une circonstance qui pouvait influencer sur l'opinion du risque ou en changer le sujet, quand même la réticence n'aurait pas influé sur le dommage ou la perte de l'assurance, l'assurance est nulle.

Le connaissance, selon l'expression de Valin, est la *véritable et spécifique preuve du chargement*; on s'y arrête pour le conférer avec l'assurance; les assureurs peuvent le débattre, s'ils pensent arriver à constater une fraude; mais l'assuré n'est pas admis à en contester l'exactitude. Vis-à-vis de lui, toute différence entre l'assurance et le connaissance annule la première (1).

La même sanction est attachée, à plus forte raison, à toute fausse déclaration de l'assuré.

Ces observations résument la manière dont dispose la loi existante.

L'article est maintenu, mais on y ajoute un paragraphe nouveau ainsi conçu : « Si l'assuré est de bonne foi, la prime sera restituée, déduction faite » de l'indemnité prévue à l'article 373 (349 du Code). » Cette distinction dans les conséquences de l'annulation du contrat, selon que la réticence provient d'un assuré de bonne ou de mauvaise foi, est conforme à une règle généralement suivie en matière d'assurance (2).

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
SECTION II.	SECTION II.
DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.	DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.
Art. 349.	Art. 373.
<p>Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.</p>	<p><i>Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée, au cas où la prime s'élève à un pour cent; si la prime n'atteint pas ce taux, l'indemnité sera de la moitié de la prime.</i></p> <p><i>La même indemnité sera due lorsque l'affrètement ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû, et par suite l'assurance est annulée.</i></p>

Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, l'assurance est annulée; on ne saurait, en effet, concevoir une prime sans risque, ni une assurance sans prime.

Il importe peu que le voyage soit rompu par le fait de l'assuré; cette circonstance ne fait pas que les assureurs aient couru un risque.

Mais, sous l'empire du Code, une règle simple et générale oblige, en pareil cas, l'assuré à payer à l'assureur une indemnité d'un demi pour cent de la

(1) Emerigon, chap. III, sect. IV, et chap. XI, sect. III. — Mon rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 13.

(2) Mon rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 15, et Exposé des motifs, p. 477.

somme assurée. Cette disposition ne permet plus de soutenir l'opinion de certains commentateurs de l'ordonnance, d'après laquelle le demi pour cent était dû quand l'inexécution était le fait de l'assuré et non lorsqu'elle résultait d'un autre événement. La loi n'entre point dans cette distinction ⁽¹⁾.

Le projet substitue les mots : *avant le commencement des risques*, à ceux : *avant le départ du vaisseau*. D'accord avec l'interprétation, qui a toujours été donnée à l'article, cette rédaction nouvelle rend mieux la pensée de la loi.

La disposition du Code faisait naître une situation étrange dans le cas où la prime convenue ne dépassait pas le taux d'un demi pour cent. L'exécution en sera rendue plus rationnelle, si, comme le veut le projet, on alloue, à titre d'indemnité, moitié de la prime, lorsque celle-ci ne s'élève pas à un pour cent de la somme assurée ⁽²⁾.

Un paragraphe additionnel s'occupe de l'assurance du fret autorisé par les nouvelles dispositions proposées. Cette assurance est annulée, si, par un événement quelconque, le fret n'est pas dû; mais, dans ce cas, la même indemnité est allouée ⁽³⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 550.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Projet de loi

ART. 574.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages *occasionnés* par tempête, naufrage, échouement, *abordage*, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, *explosion*, prise, pillage, *hostilités*, représailles, déclaration de guerre, *blocus*, arrêt par ordre de puissance, *molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus*, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

ART. 575.

Dans le cas où l'assureur s'est affranchi des risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

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

ART. 576.

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

(1) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. III, section 1^{re}. — Pothier, nos 181, 182 et la note d'Es-traugin. — Valin, p. 95.

(2) Exposé des motifs, p. 412.

(3) Exposé des motifs, p. 429.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 377 (a).

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 375.

(a) La mention de l'article faite à la fin du présent article sera rectifiée lors du second vote

L'article 350 du Code détermine les circonstances dans lesquelles les pertes et dommages sont aux risques des assureurs. Toutes les fortunes de mer sont de ce nombre, mais le texte croit devoir rappeler les exemples les plus frappants. A l'exemple de l'ordonnance, il cite : la tempête, le naufrage, l'échouement, l'abordage fortuit, le changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, le jet, le feu, la prise, le pillage, l'arrêt de prince, la déclaration de guerre, les représailles (1).

Le projet apporte quelques modifications à l'énumération faite par le Code. Il remplace les mots *abordage fortuit* par le mot *abordage*, sans plus.

L'abordage non fortuit, résultat de la faute du capitaine, est à charge des assureurs comme baraterie de patron (2).

Il ajoute à la nomenclature *l'explosion* et les *hostilités*.

Le Code ne s'est pas occupé des cas spéciaux de dommages auxquels peut donner lieu la navigation à vapeur; on cherche ici à combler cette lacune. D'autre part, si des hostilités se produisent, avant que la guerre soit déclarée, et sont cause d'un dommage, l'assureur doit, sans aucun doute, répondre de ce dernier.

Le projet mentionne aussi les *molestations de gouvernements quelconques reconnus et non reconnus*, et indique particulièrement le *blocus*. Ce terme *molestations* semble consacré par la pratique pour ces sortes d'assurances.

Un changement de rédaction est apporté au commencement de l'article. Au lieu des mots *pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par, etc.*, on emploie ceux-ci : *pertes et dommages occasionnés par, etc.* L'intention est de faire mieux ressortir que l'article met aux risques des assureurs, non-seulement les dommages matériels directement arrivés par fortune de mer aux objets assurés, mais aussi ceux qui atteignent indirectement ces objets en les grevant de la réparation de pertes subies (3).

(1) Emerigon, chap. XII, sect. XII et suivantes. — Valin, pp. 74 à 76.

(2) Voir *infra* les changements apportés à l'article 353 du Code.

(3) Exposé des motifs, p. 415 à 415.

Après l'article 350 ancien, ainsi modifié, le projet fait figurer trois articles nouveaux : les deux premiers se rapportent au cas où l'assureur s'affranchit par la police des risques de guerre; le troisième précise les obligations des assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls.

L'assureur peut s'affranchir des risques de guerre; il n'est plus tenu alors de répondre d'aucun des accidents de guerre compris dans l'énumération que nous venons d'examiner. Mais le contrat, par lequel il garantit les risques de mer seulement, n'est pas résilié dès que se produit un fait de guerre quelconque : il faut que ce fait de guerre ait eu pour effet de changer la nature des risques, de modifier les conditions du voyage. C'est d'ailleurs à l'assureur, qui prétend se dispenser de payer l'indemnité, d'établir que la perte et le dommage ont été occasionnés par un fait de guerre; dans le doute, ils sont présumés être le résultat de fortunes de mer.

Mais lorsqu'un fait de guerre amène la résiliation de l'assurance des risques de mer, l'assureur qui, par une stipulation inverse, a restreint sa responsabilité aux seuls risques de guerre, doit voir, comme conséquence de cette résiliation, retomber sur lui les résultats des fortunes de mer, dont le fait de guerre aura été la cause première. Il est donc, à partir de ce fait et indépendamment de ses obligations spéciales, substitué aux assureurs francs de guerre pour les risques ordinaires (1).

Code de Commerce de 1808.

ART. 551.

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

Projet de loi.

ART. 578.

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

En principe, la prime est acquise en entier et irrévocablement aux assureurs aussitôt qu'ils ont commencé à courir les risques, ces derniers n'eussent-ils duré qu'un instant. Mais, quoique la prime soit due, l'assureur peut se trouver affranchi de la responsabilité; c'est ce qui arrive en cas de pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, en cas de changement volontaire et non autorisé de route, de voyage ou de vaisseau.

Les principes de la matière veulent, en effet : 1° que l'assuré ne soit pas indemnisé d'une perte qui, directement ou indirectement, serait son propre ouvrage; 2° que l'assureur ne soit pas tenu des risques, lorsque, en transformant complètement ceux-ci, on s'est placé en dehors de la police, à moins que le changement ne se soit opéré du consentement de l'assureur même ou ne soit justifié par la nécessité (2).

(1) Exposé des motifs, p. 415 à 418.

(2) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. III, sect. 1^{re}. — Estrangin sur le n° 49 de Pothier. — Pothier, n° 68. — Mon rapport sur le titre IX du livre 1^{er}, pp. 19 et 51. — Valin, pp. 77 à 79.

Un changement est apporté par le projet à cet article. On a voulu mieux déterminer l'hypothèse, qui s'y trouve prévue, celle où le changement de route, de voyage ou de vaisseau a été provoqué par les ordres de l'assuré; l'article ne s'occupe point du cas où ce changement est le fait du capitaine, ce qui, dans le système du Code, aurait constitué une baraterie de patron, régie par l'article 353. Afin de lever tout doute, le projet propose de dire : *tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, etc.* (1).

Code de Commerce de 1808.

ART. 352.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

Projet de loi.

ART. 379 (a).

L'article 193, § 1^{er}, du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.

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

(a) La mention de l'article faite au commencement du présent article sera rectifiée lors du second vote.

Les déchets, pertes ou diminutions arrivant par la voie propre de la chose ne sont pas le résultat de fortunes de mer. C'est pourquoi le Code de 1808 ne veut pas que les assureurs en soient tenus (2). Le même article, qui formule cette règle, ajoute que « les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs ne sont pas à la charge des assureurs; » cette disposition porte encore sur le même principe, que les assurés ne sont chargés que des cas fortuits, des fortunes de mer (3).

Le projet renvoie à l'article 193 § 1^{er} du titre IX du livre I^{er} (art. 18, dans le projet amendé de la Commission), selon lequel l'assureur ne répond point des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, s'il n'y a convention contraire. Par suite, le texte de l'article 352 actuel est maintenu seulement en ce qui concerne le fait et la faute des propriétaires, affréteurs et chargeurs (4).

Les mots *et des assurances terrestres en particulier* doivent nécessairement disparaître.

(1) Exposé des motifs, p. 421.

(2) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XII, sect. IX. — Mon rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 20. — Valin, pp. 80, 81.

(3) Boulay-Paty, *Cours de droit commercial maritime*, édit. Paris-Rennes, t. IV, p. 83. — Mon rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 31.

(4) Exposé des motifs, pp. 421, 422, et mon rapport sur le titre IX du livre I^{er}, pp. 19 et 20.

Code de Commerce de 1808.

ART. 333.

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

Projet de loi.

ART. 380.

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

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

La règle générale qui rejette sur les assureurs les accidents arrivés par fortune de mer, est modifiée par celle qui les décharge des pertes arrivées par le fait de l'assuré ou de ses agents. C'est pourquoi les assureurs, sous le Code, ne répondent point des accidents causés par les prévarications et fautes du capitaine. La même considération s'applique aux fautes de l'équipage. Mais s'il n'est pas permis de déroger à la règle générale par un pacte contraire, lorsqu'il s'agit de la faute de l'assuré lui-même, il en est autrement pour les fautes des préposés de l'assuré. Dans la réalité, une faute de ces agents est pour l'assuré le fait d'autrui, c'est-à-dire un cas fortuit : une fiction légale seule y donne un autre caractère. En renonçant à cette fiction, on ne blesse en rien les conditions du contrat d'assurance (1).

C'est sur cette théorie que s'appuie l'article 333 ancien.

Le projet modifie complètement la doctrine du Code sur cet article. Si l'assureur veut s'affranchir de la baraterie de patron, il devra désormais le stipuler; sinon, il en sera tenu. C'est encore pour mettre la loi d'accord avec la pratique que ce changement est proposé. La loi voulait que dans le silence des contrats, la baraterie de patron n'engageât pas la responsabilité des assureurs; mais les parties restaient toujours libres, lorsqu'elles le jugeaient utile à leurs intérêts, de déroger à ce prescrit par des conventions particulières. Les usages de la navigation, commandés par les besoins et les exigences du commerce, ont généralisé ces conventions particulières à tel point, qu'en fait l'assureur est rendu toujours responsable de la baraterie de patron. Mieux vaut donc suppléer dans le contrat d'assurance maritime la clause qui y est d'usage, quoique elle n'y soit pas exprimée (article 1160 Code civ.), que de présumer chez les parties, à raison de leur silence, l'intention de se placer sous un régime tout à fait exceptionnel. Le principe, qu'on propose de consacrer dans la législation belge, a été admis par le Code hollandais.

Toutefois le projet y apporte une restriction pour le cas où le capitaine a été choisi par l'armateur et se rend coupable de prévarication, c'est à dire d'un fait douloureux. L'armateur doit s'imputer alors d'avoir fait un choix imprudent. Une solution contraire favoriserait d'ailleurs les fraudes qui pourraient résulter d'une entente coupable entre l'armateur et le capitaine (2).

(1) Pardessus, n° 771. — Boulay-Paty, sur Emerigon, chap. XII, sect. III. — Mon rapport sur le titre IX du livre 1^{er}, p. 29. — Valin, pp. 79, 80.

(2) Exposé des motifs, p. 419.

Code de Commerce de 1808.

ART. 334.

L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

Projet de loi.

ART. 381.

(Comme ci-contre.)

Le pilotage, le touage, le lamanage, les droits imposés sur le navire et les marchandises ne peuvent s'appeler des accidents. L'assureur n'en répond donc point ⁽¹⁾. Ce sont là des dépenses ordinaires, que la navigation exige.

L'article nouveau est conforme au texte du Code.

Code de Commerce de 1808.

ART. 355.

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

Projet de loi.

ART. 382.

(Comme ci-contre.)

Il est de l'essence du contrat que l'assureur connaisse toute l'étendue des risques dont il se charge. Or, ces risques augmentent en raison de ce que l'objet assuré, par sa nature, est plus sujet qu'un autre à être détérioré ou détruit par des accidents de mer : l'assureur, il est vrai, n'est pas tenu des diminutions et pertes ordinaires arrivées par le vice propre de la chose; mais il est tenu des détériorations extraordinaires occasionnées par les accidents de mer, et sa responsabilité n'est pas alors moins grande, parce que les choses peuvent s'endommager plus facilement. C'est pourquoi il faut désigner soigneusement dans la police les marchandises sujettes à des détériorations particulières ou à des diminutions, comme les blés et les sels, ainsi que les marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages et pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées.

Il y a toutefois exception à cette règle, lorsque l'assuré ignore, au moment de la signature de la police, la nature du chargement ⁽²⁾.

La disposition ancienne passe textuellement dans le projet.

(1) Pardessus, n° 773. — Valin, pp. 81, 82.

(2) Pardessus, n° 815. — Boulay-Paty, *Cours de droit maritime*, t. IV, p. 89.

Code de Commerce de 1808.

ART. 336.

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

Projet de loi

ART. 383.

(Comme ci-contre.)

Nous avons énoncé le principe que la prime est due aux assureurs en entier et irrévocablement dès qu'ils ont commencé à courir les risques, n'y eussent-ils été exposés qu'un instant; cette règle reçoit exception, pour une assurance de marchandises, lorsqu'on est convenu d'une seule prime pour l'aller et le retour. Dans ce cas, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, s'il ne se fait point de chargement en retour, l'assureur est tenu de rendre le tiers de la prime s'il n'y a stipulation contraire. La prime convenue en comprenait deux, l'une pour l'aller, l'autre pour le retour; c'est pourquoi on l'appelle prime liée; or, les assureurs n'ayant pas commencé à courir les risques du retour, le payement de ces risques ne leur est point dû. Cependant la prime du retour semblerait devoir être évaluée à la moitié de la prime liée; aussi se demande-t-on pourquoi on n'ordonne la restitution que du tiers? Voici la raison qu'on en donne: ce que les assureurs retiennent au delà de la moitié leur est attribué comme indemnité et remplace le demi pour cent, que la loi leur alloue dans le cas où le voyage est rompu avant le départ du vaisseau. Ainsi, s'il ne se fait point de chargement en retour, l'assureur touche comme prix des risques de l'aller la moitié ou trois sixièmes de la prime liée, puis un sixième à titre d'indemnité, ce qui fait en tout quatre sixièmes ou deux tiers (1).

Le Code prévoit aussi le cas où il se fait un retour, mais incomplet. L'assureur reçoit alors les deux tiers proportionnels de la prime convenue. Voici comment la proportion s'établit: on prend la somme représentative du chargement incomplet de retour; sur cette somme on attribue à l'assureur la prime entière au taux convenu; sur l'excédant de la cargaison d'aller, on lui donne les deux tiers de la prime liée (2).

Supposons donc une prime liée calculée à 10 p. % sur un chargement de 90,000 francs, tandis qu'on ne charge en retour que 45,000 francs.

Les 10 p. % sont dus en entier sur ces derniers 45,000 francs,	
soit	fr. 4,500 »
Sur les 45,000 francs, qui n'existaient qu'à l'aller, les deux tiers de la prime seulement sont dus, soit	fr. 3,000 »
Ainsi, il revient aux assureurs	<u>fr. 7,500 »</u>

(1) Pothier, nos 186 à 189.

(2) Boulay-Paty, Cours de droit maritime, t. IV, p. 101. — Dalloz, v° Droit maritime, n° 1798.

Répétons encore que la disposition n'est applicable que si l'assurance a pour objet des marchandises ; si elle avait pour objet le navire, on reviendrait aux principes généraux : la prime entière serait due dès que le voyage serait commencé.

La rédaction de la loi ancienne est ici conservée.

Code de Commerce de 1808.

Art. 357.

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

Projet de loi.

Art. 384.

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

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

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

Art. 385.

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

L'assurance ne pouvant être une source de bénéfice, le montant de la somme assurée ne peut être supérieur à la valeur réelle des objets sur lesquels porte l'assurance.

Lorsque le contrat est consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, s'il est établi qu'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assureur a le droit de se faire payer la prime, comme si véritablement les effets chargés avaient la valeur qu'on leur a attribuée; l'assurance sera nulle à l'égard de l'assuré seulement, qui ne pourra, en cas de sinistre, réclamer le dédommagement de la perte subie.

C'est l'assureur qui doit prouver la mauvaise foi de l'assuré, le dol ne se présument jamais ⁽¹⁾.

Voilà ce que prescrit le législateur de 1808. Voyons quelles modifications y sont demandées.

(1) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XVI, sect. IV. — Valin, p. 71.

Nous avons vu que l'article 364 du projet, remplaçant l'article 339 du Code de 1808, s'occupe du cas où la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat d'assurance, sans préciser, suivant le prix de quel temps et de quel lieu l'estimation devra alors être faite. Il renvoie à cet égard aux dispositions de la section que nous examinons en ce moment.

Un article nouveau comble ici la lacune que nous venons de signaler.

Tandis que l'article 339 ancien ne s'occupait que des assurances de marchandises, l'article 384 du projet prévoit successivement les trois cas où l'assurance aurait pour objet : 1° des marchandises ; 2° le corps, la quille, les agrès ou les apparaux d'un navire ; 3° les victuailles, l'armement ou toutes autres choses estimables à prix d'argent.

Dans le premier cas l'estimation des marchandises est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. C'est la reproduction de la règle adoptée par l'ancien article 339, règle que nous avons expliquée.

Pour le corps, la quille, les agrès et apparaux d'un navire, l'estimation s'établit sur la valeur de ces objets au jour où les risques ont commencé.

La même règle est suivie dans le troisième cas prévu par le projet, celui où l'assurance porte sur les victuailles, les armements ou autres choses estimables à prix d'argent ⁽¹⁾.

La règle générale en matière d'assurances restera donc que la valeur doit s'entendre eu égard au temps où les risques ont commencé à courir ⁽²⁾.

Après ces dispositions, qui complètent la rédaction substituée à l'article 339 ancien, le projet reproduit l'article 357 du Code de 1808, sauf remplacement de : *effets chargés* par *choses assurées*. Les mots : *effets chargés*, seraient inexacts dans le système nouveau, parce qu'ils ne pourraient s'appliquer au fret, au bénéfice espéré, etc., toutes choses que l'assurance pourra désormais avoir pour objet ⁽³⁾.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi
ART. 358.	ART. 386.
<p>S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.</p> <p>En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.</p> <p>Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.</p>	<p><i>Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.</i></p> <p>(Supprimé.)</p> <p>(Supprimé.)</p>

⁽¹⁾ Exposé des motifs, pp. 425, 429.

⁽²⁾ Boulay-Paty, *Cours*, t. III, p. 120.

⁽³⁾ Exposé des motifs, p. 424.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 387 (a).

L'article 199, §§ 2 et 3, du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.

ART. 388.

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

ART. 389.

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

ART. 390.

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

ART. 391.

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

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Après avoir admis qu'au cas de dol et fraude dans l'estimation des choses assurées, le contrat est nul à l'égard de l'assuré, le Code examine l'hypothèse où l'assurance se serait faite par un chiffre excédant la valeur des effets chargés, sans qu'un dol ou une fraude soit signalé. Il veut que le contrat soit alors valable jusqu'à concurrence de ce qui a été effectivement chargé, d'après estimation qui en sera faite ou convenue.

Mais souvent il y a plusieurs assureurs, soit par police commune, soit par polices distinctes.

N'envisageant ici que le premier cas, et réservant l'autre pour l'article suivant, le législateur de 1808 veut que la réduction de la garantie profite également aux divers assureurs, qui sont parties dans la même police ; il décide en conséquence que toutes les assurances seront diminuées proportion-

nellement et les assureurs tenus de contribuer aux pertes sur pied de cette réduction proportionnelle.

Pour l'excédant de la valeur des objets chargés, l'assurance était absolument nulle, à défaut d'une chose en risques; cette nullité pouvait être invoquée par les deux parties; mais il serait injuste que l'assureur souffrît de l'erreur de l'assuré; c'est pourquoi on alloue à l'assureur sur cet excédant une indemnité du demi pour cent de la somme assurée, comme dans le cas de rupture du voyage ⁽¹⁾.

Le projet reproduit le premier paragraphe de l'article 358 du Code avec deux changements : il ajoute au commencement les mots : *dans le même cas*, et plus loin il remplace : *effets chargés* par *choses assurées*. Nous avons donné sur l'article précédent le motif de ce dernier changement. Voici la raison du premier. L'article 358 du Code avait en vue la même hypothèse que l'article 357, celle d'une exagération par le contrat de la valeur des choses assurées, à cette seule différence près, que dans le cas de l'article 357 l'exagération a été le résultat d'un dol, tandis que l'article 358 s'occupe d'une exagération faite sans fraude aucune. Quelques doutes s'étaient manifestés à cet égard dans la commission chargée par le Gouvernement de préparer la révision du Code. C'est pour les écarter complètement qu'on propose de commencer l'article nouveau par les mots : *dans le même cas*, qui renvoient à la disposition précédente ⁽²⁾.

Les deux derniers paragraphes de l'article 358 sont supprimés comme formant double emploi avec la disposition de l'article 188 du projet (12 des amendements de la commission) relative aux assurances en général et rendue applicable aux assurances maritimes par la nouvelle rédaction donnée à l'article 359 du Code (392 du projet) ⁽³⁾.

Après avoir ainsi modifié l'article 358 ancien, le projet le fait suivre de cinq articles nouveaux.

Le premier déclare applicable aux assurances maritimes l'article 199, §§ 2 et 3 du projet (20, §§ 2 et 3 des amendements de la commission). D'après l'un de ces paragraphes, l'évaluation de la valeur assurée, portée dans le contrat à la suite d'une estimation préalable par experts convenus entre les parties, ne peut plus être contestée par l'assureur que dans le seul cas de fraude. L'autre paragraphe permet au juge tous les moyens de preuve pour établir la valeur véritable de l'objet assuré ⁽⁴⁾.

Ici encore les mots *et des assurances terrestres en particulier* doivent être retranchés.

Viennent ensuite quatre dispositions spéciales à de nouvelles assurances autorisées par le projet : assurance du profit espéré des marchandises, — du profit maritime, — du fret, — du prix de passage.

La pratique de l'assurance sur le profit espéré des marchandises est réglée

⁽¹⁾ Emerigon, chap. XVI, sect. IV. — Bouly-Paty, *Cours*, t. IV, p. 114 et suiv. — Valin, p. 72.

⁽²⁾ Exposé des motifs, p. 426.

⁽³⁾ Idem, p. 477; mon rapport sur le titre IX, liv. I, p. 16.

⁽⁴⁾ Exposé des motifs, pp. 426, 427; mon rapport sur le titre IX du livre I, pp. 20 et 21, ainsi que les passages de Quénault et de Dalloz, auxquels il renvoie.

d'après le principe suivant : lorsque le profit espéré a été évalué par les parties, leur convention à cet égard forme loi; s'il n'a pas été évalué, c'est au juge qu'il appartient de décider. Dès lors, les cas prévus par les articles 557 et 558 du Code, et par les dispositions qu'y substitue le projet, ne peuvent pas se présenter pour cette sorte d'assurance. Il est, par conséquent, régulier de faire figurer ici une disposition spéciale qui y soit relative ⁽¹⁾.

S'inspirant du désir de mettre la loi d'accord avec la pratique, de ne point maintenir une prohibition, qui n'était ni observée dans le pays, ni reproduite par la plupart des législations étrangères, le projet admet l'assurance du profit maritime défendue sous le Code. Mais les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, étant choses distinctes, ne peuvent être réputées comprises sous la même dénomination. Il faut donc considérer comme juste et utile, une disposition du projet portant que l'assurance des sommes prêtées à la grosse n'implique pas l'assurance du profit maritime ⁽²⁾.

On a également cru convenable de prévoir le cas où celui qui fait assurer des marchandises fait aussi assurer le fret de celles-ci. On veut que dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement, fait sur ces choses du chef d'avaries particulières, ait lieu sur le fret dans la même proportion. Si en effet une partie des objets assurés est perdue, l'assuré ne sera complètement indemnisé qu'en tant que le fret soit remboursé dans la proportion du remboursement sur les marchandises.

Enfin une dernière disposition est introduite dans le but de déterminer les pertes dont est tenu l'assureur du prix de passage : ce sont celles que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet de risques de mer, dont l'article donne quelques exemples ⁽³⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 559.

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés, ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats.

Projet de loi.

ART. 592 (a).

Les articles 188, 189, 190 et 191 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier sont applicables aux assurances maritimes.

Néanmoins, dans les cas d'annulation ou de réduction d'assurance, les assureurs n'auront droit qu'à l'indemnité mentionnée à l'article 575 du présent titre.

(a) La mention des articles faite au présent article sera rectifiée lors du second vote

(1) Exposé des motifs, pp. 409, 427.

(2) Exposé des motifs, pp. 428, 429.

(3) Exposé des motifs, p. 429.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 360.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

(Supprimé.)

Nous venons de voir comment le Code règle les effets d'une assurance contractée en commun par plusieurs assureurs dans la même police, lorsque la somme assurée excède la valeur des effets chargés, sans qu'il y ait cependant dol ou fraude. Qu'arrive-t-il s'il y a plusieurs polices de différentes dates également faites sans dol ni fraude, sur le même chargement et que la première couvre l'entière valeur des effets chargés? C'est un cas que la loi examine spécialement et elle décide que la première police subsistera seule, que les autres assureurs seront libérés et n'auront pas droit à la prime, à la réserve toutefois du demi pour cent de la somme assurée.

Mais si la première assurance ne monte pas à la valeur des effets chargés, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date de ces contrats ⁽¹⁾.

Le dernier assureur, dont l'assurance se trouverait excéder le surplus de la valeur qui restait à assurer, ne serait responsable que dans la proportion de ce surplus ⁽²⁾.

Lorsque le montant de toutes les polices n'excède pas la valeur des effets chargés, tous les assureurs, en cas de perte partielle, sont tenus au marc le franc de leur intérêt, c'est-à-dire que la perte partielle se divisera proportionnellement entre eux ⁽³⁾.

Le projet remplace les articles 359 et 360 du Code par une disposition qui déclare applicables aux assurances maritimes les articles 188, 189, 190 et 191 relatifs aux assurances en général (articles 12, 13, 14 et 21 des amendements de la commission). Nous avons montré que les articles 188 et 189 généralisent des règles admises en matière maritime. Ces deux articles, complétés par l'article 190, prévoient d'une manière complète les divers cas où la même chose fait l'objet de plusieurs assurances. Enfin l'article 191 fournit, par application des mêmes principes, la solution du cas contraire, celui où une partie de la valeur n'a pas été assurée ⁽⁴⁾.

Faisons encore remarquer la nécessité de retrancher ici les mots *et des assurances terrestres en particulier*.

L'article nouveau ajoute que, dans le cas d'annulation ou de réduction d'assurances, les assureurs n'auront droit qu'à l'indemnité mentionnée à l'article 373 du projet qui modifie l'article 349 du Code. Cette décision est en harmonie avec l'ensemble des principes admis dans le projet.

(1) Emerigon, chap. XVI, sect. IV.

(2) Exposé des motifs, p. 430.

(3) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XVI, section IV. — Valin, p. 72 à 74.

(4) Exposé des motifs, pp. 429, 430, 478.

Code de Commerce de 1808.

ART. 361.

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées.

Projet de loi,

ART. 393 (a).

(Comme ci-contre, sauf remplacement des mots : *et il recevra*, etc., par ceux : *et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 375 du présent titre.*)

(a) La mention de l'article fait au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Le risque prévu ne peut être transformé. Lorsque l'assurance se rapporte à des marchandises qui doivent être chargées sur un navire nommément désigné, l'assuré ne peut charger sur un autre. Le risque annoncé à l'assureur n'aurait pas commencé, le lieu des risques ne serait pas tel qu'il était convenu.

L'assurance faite divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, contient plusieurs contrats différents; dans chacun d'eux les risques sont distincts comme les navires, dans chacun un lieu spécial des risques est convenu.

Qu'arrive-t-il alors si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un nombre moindre qu'il n'en est désigné dans le contrat?

Pour toutes les marchandises qui ne sont pas mises sur le vaisseau désigné pour les recevoir, il y a transformation des risques et changement du lieu convenu pour ceux-ci. C'est donc seulement des sommes assurées sur le vaisseau ou les vaisseaux qui ont reçu le chargement, que l'assureur sera tenu⁽¹⁾.

Le Code maintient cette décision, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés. C'est la contravention qui entraîne la nullité des contrats, dont les stipulations ont été enfreintes du moment que l'assuré s'en est écarté; la conséquence subsiste et les événements qui arrivent ensuite ne peuvent l'effacer.

On veut enfin que l'assureur reçoive demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées. C'est une indemnité destinée à le dédommager de la perte que lui fait subir le fait de l'assuré⁽²⁾.

(1) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 31. — Valin, p. 84.

(2) Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp. 130 à 136.

Pour mettre l'article 361 du Code en rapport avec les principes consacrés à propos de l'article 349 (art. 373 du projet), on a remplacé la phrase finale : *et il recevra néanmoins 1/2 p. 0/0 des sommes, etc.*, par : *et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 373* (1).

Code de Commerce de 1808.

ART. 362.

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

Projet de loi.

ART. 394 (a).

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur *court les risques des choses assurées conformément à l'article 354 du titre des contrats à la grosse.*

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Les assureurs ne sont tenus que des pertes et dommages occasionnés par fortunes de mer ; ils ne sont jamais responsables des *dangers de terre*, à moins qu'il n'y ait une convention contraire, qui alors n'est plus une assurance maritime, mais une assurance spéciale. Ainsi, à défaut d'une semblable convention, si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour y compléter son chargement, l'assureur ne courra point le risque des effets qui seront à terre ; il faut, pour qu'il réponde du dommage qui leur arrivera, qu'ils soient à bord, c'est-à-dire chargés dans le navire ou dans les gabares pour les y porter (2).

Le projet apporte à l'article 362 une modification semblable à celle qu'il propose pour l'article 341 du Code ; nous renvoyons, pour les motifs, à ce que nous avons dit sous ce dernier article (3).

Code de Commerce de 1808.

ART. 365.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

Projet de loi.

ART. 393.

(Comme ci-contre)

Nous avons vu que la convention peut porter sur un temps limité, lorsqu'on fait cesser les risques à un jour déterminé, ou après un certain nombre de jours, ou encore à une hauteur indiquée en mer. Dans une telle assurance,

(1) Exposé des motifs, p. 478.

(2) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XII, sect. XLVIII. — Valin, p. 85.

(3) Exposé des motifs, pp. 452, 453.

après l'expiration du temps l'assureur est libre, l'assuré court les risques lui-même et peut, par conséquent, les faire assurer de nouveau (1).

Cet article n'a donné lieu à aucune observation ; il est maintenu (2).

Code de Commerce de 1808.

ART. 364.

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

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

Projet de loi.

ART. 396.

(Comme ci-contre, sauf à ajouter au § 2 les mots : *pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle*, et à ajouter un § 3 nouveau) :

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

L'assuré peut abrégé la durée des risques ; il suffit que l'assureur y soit exposé un instant pour que la prime lui soit acquise ; peu importe donc que le voyage soit raccourci, l'assurance n'en a pas moins son entier effet.

Mais il n'est pas libre à l'assuré d'augmenter les risques acceptés par l'assureur (3) ; ceux-ci ne courent que jusqu'à la hauteur déterminée par la police ; si, après que le navire est arrivé à cette hauteur par la route convenue, l'assuré l'envoie dans un port plus éloigné quoique sur la même route, l'assuré est déchargé des risques et la prime lui est acquise (4).

Nous croyons avoir bien formulé ainsi la pensée dont s'inspire l'article 364 du Code.

Cet article est maintenu par le projet avec les deux modifications suivantes :

1^o Ajouter au deuxième paragraphe ces mots : « *pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.* »

2^o Terminer l'article par une disposition additionnelle ainsi conçue : « *Toutefois l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolongation ou au changement de voyage.* »

La première modification s'explique aisément. Tout en raccourcissant le voyage, si l'on s'arrête dans un port, autre que les ports d'échelle, on peut exposer le navire à des dangers qui ne sont pas entrés dans les prévisions des assureurs. Les risques ne sont plus alors simplement abrégés, mais transformés, de telle sorte qu'on se trouve en dehors de la police.

Le deuxième changement a paru nécessaire en présence des termes géné-

(1) Pardessus, n° 777 — Valin, p. 86.

(2) Exposé des motifs, p. 430.

(3) Estrangin sur Pothier, supplément, chap. V.

(4) Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 1889. — Valin, pp. 87 à 92.

raux de l'article. On ne voit aucun motif pour dégager l'assureur de la responsabilité, qu'il peut déjà avoir encourue du chef d'événements de mer antérieurs à la prolongation ou au changement du voyage (1).

Code de Commerce de 1808

ART. 365.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

ART. 366.

La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que, de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

ART. 367.

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise.

Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

Projet de loi.

ART. 397.

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

(Supprimé.)

(Supprimé.)

En principe général, lorsque, à l'insu des contractants, la chose assurée a péri ou se trouve hors de risques au moment de la convention, l'assurance ne peut produire ses effets. Mais le droit maritime en vigueur aujourd'hui admet une exception à cette règle. La bonne foi de celui qui a contracté, sans connaître ou sans avoir pu connaître l'événement, fait valider la convention à son égard. Pour que l'assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés soit nulle, il doit y avoir présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés (2).

C'est une exception aux principes que de subordonner à l'existence d'une fraude, l'annulation d'une assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés. Mais l'exception se serait, dans l'application, étendue outre mesure, si l'on avait exigé la preuve précise de la fraude; il y aurait toujours eu une extrême difficulté à fournir pareille démonstration dans cette matière.

(1) Exposé des motifs, p. 430.

(2) Pardessus, n° 782. — Mon rapport sur le titre IX, livre 1^{er}, p. 24.

Aussi le Code a-t-il établi une présomption légale absolue de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature d'une police, l'une ou l'autre partie ait été instruite, soit de l'heureuse arrivée, soit de la perte (1).

Pour établir que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat, on compte trois quarts de myriamètre (7,500 mètres ou une lieue et demie) par heure. Cette présomption, quand elle est acquise, est exclusive de toute preuve contraire. Mais lorsqu'elle ne se rencontre pas, la partie qui a intérêt à faire annuler l'assurance est recevable à prouver, tant par titres que par témoins et autres présomptions non légales, que l'autre partie connaissait l'événement au moment du contrat. L'article n'établit en effet la présomption légale que sans préjudice des autres preuves (2).

L'assureur peut renoncer à la présomption établie par l'article 366 en vue d'une augmentation de prime, comme l'assuré peut y renoncer en vue d'une diminution. Cela s'appelle dans l'usage : assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Mais, nonobstant cette clause, la bonne foi qui doit régner dans le contrat oblige chacun des contractants de ne rien dissimuler à l'autre de ce qu'il sait sur les choses qui font la matière du contrat; pareille dissimulation est une fraude, qui doit être inexorablement condamnée. C'est pourquoi l'une des parties peut toujours être admise à prouver, de la manière la plus large, mais autrement que par la présomption de la lieue et demie par heure, que son contractant connaissait l'événement et n'a amené la conclusion de l'assurance que par suite d'une surprise, qui est un véritable dol. Sur cette preuve, le contrat doit être annulé (3).

Telle est l'analyse des dispositions qui forment les articles 365, 366 et 367 du Code.

A ces trois articles le projet substitue une disposition unique.

Les nouvelles voies de communication, ouvertes depuis la mise en vigueur du Code de commerce, ont rendu tout à fait incertaine la présomption de l'article 366. Elles ont fait introduire dans toutes les polices la clause sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Celle-ci est devenue tellement usuelle, qu'en fait, la validité de l'assurance ne peut plus être critiquée aujourd'hui que sur la preuve que l'assuré savait ou devait nécessairement savoir la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire. La sécurité des transactions ne peut que gagner à ce qu'ici encore la loi se mette d'accord avec les conditions nouvelles du commerce et de la navigation (4).

(1) Pardessus, n° 785.

(2) Emerigon, chap. XV, sect. III et IV, et les observations de Boulay-Paty.

(3) Pardessus, n° 785; Emerigon, chap. XV, sect. VI, et les observations de Boulay-Paty; Valin, pp. 93 à 95.

(4) Exposé des motifs, pp. 431, 432. — Cpr. *supra* sur l'article 335 du Code.

Code de Commerce de 1808	Projet de loi.
—	—
ART. 368.	ART. 398.
En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.	En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.
En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.	En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.
Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.	(Supprimé)

S'il est prouvé que l'assuré avait appris la perte ou que l'assureur connaissait l'arrivée avant la signature du contrat, la partie convaincue de fraude doit, d'après le législateur de 1808, être condamnée à une réparation envers la partie lésée et même à des peines correctionnelles, qu'on ne spécifie pas. La réparation envers la partie est fixée :

1° Au paiement d'une double prime, si la preuve est faite contre l'assuré ;

2° Au paiement d'une somme double de la prime convenue, en cas de preuve contre l'assureur.

L'article ne s'applique pas au cas où le contrat n'est annulé que par l'effet de la présomption légale tirée de la lieue et demie par heure. Il faut une preuve positive de la mauvaise foi ; cette preuve peut d'ailleurs être faite par tous les moyens susceptibles d'éclairer la conscience des magistrats ⁽¹⁾.

Le projet supprime le dernier paragraphe de cet article. Le Code pénal ne prévoit aucun délit de ce chef ⁽²⁾.

Code de Commerce de 1808	Projet de loi.
—	—
ART. 409.	ART. 399.
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 contre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.	(Comme ci-contre.)

Le projet retranche du titre des avaries pour le reporter au titre des assurances maritimes, 2^{me} section, l'article 409 du Code de 1808. Cet article a, en effet, pour but de régler les rapports entre assureur et assuré ⁽³⁾.

(1) Pothier, n° 24; Dalloz, v° *citato*, n°s 1815, 1814; Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp 207 et suiv.; Valin, p 96.

(2) Exposé des motifs, p. 451.

(3) Exposé des motifs, p. 464.

Les risques peuvent être diminués en faveur de l'assureur, soit par telles conventions particulières que les parties jugeront à propos, soit par la stipulation générale que les avaries ne seront, dans aucun cas, à sa charge. C'est cette dernière clause qu'on appelle la *clause franc d'avaries*.

Le sens de cette clause est que les assureurs ne se chargent que des accidents qui ont pour conséquence une perte entière ou presque entière des choses assurées et qui donnent lieu au délaissement. Ils sont affranchis de toutes avaries soit communes, soit particulières, qui ne rentrent point dans ces cas.

Lorsqu'il y a ouverture au délaissement, les assurés ont l'option entre cette action et l'action d'avarie. La clause a pour but de décharger l'assureur des dommages qui ne vont pas à une perte totale ou presque totale; on ne s'écarte pas de ce but, on ne soumet l'assureur à aucune responsabilité non prévue. Mais dès qu'il y a ouverture au délaissement, si l'assuré demande les avaries au lieu de la somme assurée, il exige moins qu'il ne lui serait rigoureusement dû; l'assureur ne peut se plaindre de ce qu'on permette à l'assuré d'agir ainsi ⁽¹⁾.

Code de Commerce de 1808.

Projet de loi.

ART. 400 (NOUVEAU) (a).

L'article 204 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Des raisons de justice ont fait admettre au titre des assurances en général que le paiement subroge l'assureur aux actions de l'assuré contre les personnes qui répondent du sinistre. Les mêmes raisons existant en matière maritime, une décision semblable doit y être appliquée. L'assuré sera également responsable ici de tout acte par lequel il compromettrait les chances de dédommagement offertes à l'assureur par ce recours contre un tiers ⁽²⁾.

Il faut retrancher du projet les mots *et des assurances terrestres en particulier*.

(1) Dalloz, n° 1940, 1942. — Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 512. — Pothier, n° 166.

(2) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 21. — Exposé des motifs, p. 458. †

Code de Commerce de 1808.

SECTION III.

DU DÉLAISSEMENT.

ART. 369.

Le délaissement des objets assurés peut être fait :

En cas de prise,
De naufrage,
D'échouement avec bris,
D'innavigabilité par fortune de mer,
En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,
En cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

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

ART. 370.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

ART. 371.

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

ART. 372.

Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

L'action en délaissement compète à l'assuré lorsque les choses qui sont l'objet du contrat subissent un sinistre majeur, c'est-à-dire lorsqu'elles sont totalement ou presque totalement perdues. Le but de cette action tend à obtenir le paiement de toute la somme convenue pour l'assurance, en abandonnant à l'assureur la propriété de ce qui reste des objets assurés.

En général, l'assuré ne peut que réclamer une indemnité proportionnée au dommage éprouvé par la chose, en gardant ce qui en reste. Ce droit s'appelle l'*action d'avarie*. Il forme la règle.

L'action en délaissement, au contraire, est exceptionnelle et beaucoup plus onéreuse pour l'assureur; elle ne peut être admise que dans les cas prévus par la loi et qui ne doivent recevoir aucune extension. Ces cas sont soigneusement déterminés par les dispositions limitatives des articles 369, 375 et 376 du Code de commerce ⁽¹⁾.

Projet de loi.

SECTION III.

DU DÉLAISSEMENT.

ART. 401.

(Comme ci-contre, sauf remplacement de objets et effets assurés par choses assurées.)

ART. 402.

(Comme ci-contre.)

ART. 403.

(Comme ci-contre.)

ART. 404.

(Comme ci-contre, sauf remplacement de objets et effets assurés par choses assurées.)

(1) Bravard-Veyrières, *Manuel de droit commercial*, n° 180. — Dalloz, v° *Droit maritime*, nos 1980 et 1984. — Voy. *infra* sur les articles 375 et 376 du Code. — Cpr. Valin, pp. 90 à 115, et aussi p. 134.

Le premier seul nous occupe ici.

Il autorise d'abord le délaissement dans le cas de prise, auquel il attache une présomption de perte totale et qui suffit, dès lors, indépendamment de ses suites, pour fonder l'action en délaissement ⁽¹⁾.

L'article permet ensuite le délaissement en cas de naufrage et d'échouement avec bris; ces faits ont ordinairement pour suite inévitable la perte totale ou presque totale du navire et de la cargaison; mais il suffit qu'ils se soient produits pour qu'ils donnent lieu au délaissement; il n'est pas nécessaire qu'ils aient été suivis d'une perte effective.

Cette observation est générale: elle s'applique aux cas d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt d'une puissance étrangère et d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé. Dans tous ces cas, il y a perte entière légale, dès l'instant de l'événement, en vertu d'une présomption *juris et de jure*.

Mais, dans un septième cas spécifié par l'avant-dernier paragraphe de l'article, il faut qu'il y ait perte ou détérioration *effective* au moins des trois quarts, pour que l'assuré puisse exercer l'action en délaissement ⁽²⁾.

Faisons remarquer que, parmi les cas énumérés, il y en a qui ne donnent lieu à délaissement qu'après certains termes, ou à la charge de certaines formalités, ou selon le résultat d'un examen des circonstances. Nous arriverons plus tard à ces règles spéciales.

L'arrêt, après le voyage commencé, a le plus souvent lieu de la part d'une puissance étrangère; l'article 569 semble même croire que l'arrêt d'une puissance étrangère ne peut avoir lieu avant le voyage commencé.

Au contraire, il admet que les arrêts, avant le voyage assuré commencé, ont lieu plus ordinairement dans le pays auquel le navire appartient et sont opérés par son propre Gouvernement. C'est pourquoi il distingue à l'égard des arrêts émanant de cette autorité et n'en fait une cause de délaissement que s'ils ont eu lieu *après* le voyage commencé.

L'article 570, par ses termes généraux, imprime d'ailleurs à la règle fondamentale de notre matière une évidence palpable. De quelque part que vienne l'arrêt, s'il a été mis avant le voyage commencé, l'assureur n'en est pas responsable, pas plus qu'il ne le serait d'un autre cas fortuit survenu avant la même époque.

En effet, les assureurs ne sont alors encore chargés de rien, le contrat n'a encore reçu aucune exécution, le navire n'a pas fait voile, les risques n'ont pas couru ⁽³⁾.

Ceci cependant n'est absolument vrai que pour le navire; les risques peuvent avoir couru pour les marchandises. Mais, dans ce cas, les assureurs subiront la responsabilité ordinaire et non l'exception rigoureuse du délaissement. Cette conséquence de l'article est parfaitement admissible.

En dehors des cas limitativement déterminés par la loi, l'assuré ne peut faire le délaissement, mais seulement exercer l'action d'avarie contre l'assu-

⁽¹⁾ De Villeneuve et Massé, *Dictionnaire*, v° *Délaissement*, n° 6.

⁽²⁾ De Villeneuve et Massé, v° *citato*, n° 7. — Dalloz, v° *citato*, n° 1986. — Estrangin sur le n° 119 de Pothier. — Emerigon, chap. XVII, sect. II, et observations de Boulay-Paty.

⁽³⁾ Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 259, et *supra* sur l'article 541 du Code de 1808.

reur, à l'effet d'être indemnisé de tous les dommages arrivés par force majeure aux objets assurés. L'article 371 précise cette règle, en insistant sur ce que les cas fixés ne peuvent être étendus par analogie et sont exclusifs de tous autres⁽¹⁾.

L'assureur contraint de payer la somme convenue pour l'assurance doit devenir propriétaire de *tout* ce qui reste des objets assurés; ce que l'assuré retiendrait de ceux-ci serait pour lui un bénéfice. Aussi la loi prohibe-t-elle le délaissement partiel.

Le délaissement ne peut pas non plus être conditionnel. Il est juste, afin de compenser un peu la rigueur du délaissement pour l'assureur, d'exiger que le transfert de propriété soit immédiat, que les droits des parties soient fixés instantanément, et qu'ainsi chacune puisse les faire valoir sans retard, dans son intérêt.

Si, d'une part, le délaissement doit comprendre toutes choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque, de l'autre, il ne doit s'étendre qu'à ces choses seules⁽²⁾. Les conséquences du contrat ne peuvent s'appliquer, en effet, à des choses sur lesquelles le contrat n'a point porté.

Ces observations résument les dispositions consignées par le législateur, en 1808, dans les articles 369 à 372.

Le projet maintient ces quatre articles, en se bornant, dans le premier et dans le dernier, à remplacer les mots *effets* ou *objets assurés* par les mots *choses assurées*⁽³⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 373.

Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées;

Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle où de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux Iles Açores, Canaries, Madère et autres Iles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique;

Projet de loi.

ART. 405 (a).

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

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

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

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

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

(1) Dalloz, v° *citato*, n° 1985.

(2) Bravard-Veyrières, n° 180. — De Villeneuve et Massé, v° *citato*, n° 84.

(3) Exposé des motifs, p. 454.

Code de Commerce de 1808.

Dans le délai de deux ans après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde;

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

Projet de loi.

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 422.

ART. 406 (a).

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans le délai fixé par l'article 148 du présent Code.

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

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Le délaissement doit être fait dans les délais fixés par la loi.

On ne pouvait contraindre l'assuré à faire le délaissement aussitôt après la réception de la nouvelle du sinistre; mais le moment où cette nouvelle lui parvient est le point de départ des délais qui lui sont accordés pour qu'il puisse s'entourer de renseignements et apprécier, en connaissance de cause, s'il lui sera plus avantageux de délaisser que de former simplement l'action d'avarie. Ces délais sont plus ou moins longs, suivant le plus ou moins de distance du lieu où la perte est arrivée (1). Ils sont d'après le Code :

1° De six mois en cas de perte arrivée ou de prise conduite aux ports ou côtes de l'Europe ou sur celles d'Afrique dans la Méditerranée;

2° D'un an, en cas de perte arrivée ou de prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique;

3° De deux ans, en cas de perte arrivée ou de prise conduite dans toutes les autres parties du monde.

Après ces délais, le délaissement ne peut plus être valablement effectué.

Cet article a été modifié en France. On y a cru imprudent de toucher aux délais de *six mois* et d'*un an* réglés par les deux premiers paragraphes; mais on a pensé pouvoir réduire à *dix-huit mois*, sans dommage pour personne, le délai de *deux ans* fixé par le paragraphe avant-dernier.

Les délais de la loi française du 3 mai 1862 sont adoptés par le projet.

Mais celui-ci, par une disposition que nous verrons plus loin et qui modifie l'article 587 ancien, ne permet plus le délaissement immédiat en cas de prise; il assimile le délaissement résultant de ce fait à celui qui peut avoir lieu par suite de l'arrêt de puissance.

(1) Bravard-Veyrières, n° 180. — Dalloz, nos 2155, 2156. — Valin, pp. 117 à 119.

C'est pourquoi le projet retranche, dans les quatre paragraphes de l'article 373 ancien, toutes les expressions relatives au cas de prise; mais il ajoute un paragraphe final renvoyant, pour les cas de prise et d'arrêt de puissance, à la disposition spéciale de l'article 387 ancien (422 du projet) (1).

Le projet fait suivre l'article 373 modifié d'une disposition nouvelle réglant la position des réassureurs en cas de délaissement.

L'assureur qui a fait réassurer la chose délaissée doit pouvoir, à son tour, effectuer un deuxième délaissement à son réassureur. Il ne peut user de cette faculté qu'après que le premier délaissement lui a été fait à lui-même, ce qui peut n'être effectué que le dernier jour du délai accordé à l'assuré. Il faut nécessairement alors accorder un nouveau délai à l'assureur réassuré. On peut prétendre qu'à partir de ce moment, il jouit vis-à-vis du réassureur, pour opérer le deuxième délaissement, des mêmes délais que la loi donne pour le premier à l'assuré. Mais, en supposant même cette opinion incontestable, les auteurs du projet croient nécessaire, dans l'intérêt du commerce, tout en maintenant le droit de l'assureur réassuré à un certain délai, prenant cours à dater du premier délaissement, d'abréger le temps endéans lequel le deuxième devra être effectué. Ils appliquent à ce cas les délais accordés au porteur d'un effet de commerce pour agir contre son cédant (2).

Code de Commerce de 1808.

ART. 374.

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

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

Projet de loi.

ART. 407.

(Comme ci-contre, en ajoutant au § 1^{er} : *sous peine de dommages-intérêts.*)

Tous les avis que l'assuré peut recevoir non-seulement d'un cas qui donne ouverture au délaissement, mais de tout autre accident qui soit à la charge de l'assureur, doit être signifié par lui à ce dernier. Il en est ainsi même si l'assuré doute de la certitude des avis. La raison de cette disposition du Code est dans l'intérêt de l'assureur à connaître l'état de la navigation afin de pouvoir, en cas de sinistre, aviser aux moyens d'y remédier ou du moins de diminuer ses pertes. C'est dans les trois jours de la réception que ces avis doivent être signifiés. Mais le défaut de signification ne crée aucune fin de non-recevoir contre l'assuré; seulement, l'assureur pourra réclamer de lui des dommages-intérêts s'il prouve que l'omission lui a été préjudiciable.

Le principe général, sur lequel se fonde cette disposition, est inscrit dans l'article 203 du titre IX du livre I (article 17 des amendements de la commission) (3).

(1) Dalloz, *Rec. pér.*, 1862, 4^e partie, pp. 45 et 47. — Exposé des motifs, pp. 435, 446 et 447.

(2) Exposé des motifs, pp. 447, 448.

(3) Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp. 291, 295; Dalloz, n° 2173; mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 19.

L'article 374 est maintenu avec un changement, qui a pour but d'en sanctionner la prescription, en ajoutant au § 1^{er} : *sous peine de dommages-intérêts*. Bien que cela soit de principe et de jurisprudence, il a paru convenable de le dire expressément, afin de prévenir le retour de contestations qui ont parfois surgi à ce sujet ⁽¹⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 375.

Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après deux ans pour les voyages de long cours,

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

Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 375.

ART. 376.

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

Projet de loi.

ART. 408 (a).

(Comme ci-contre, sauf remplacement, au § 1^{er}, du : *un an expiré*, par : *six mois expirés*; au § 2, de : *deux ans*, par : *un an*, et au § 4, de : *de l'an ou des deux ans*, par : *des six mois ou de l'an*, et l'article 375, par : l'article 405.)

ART. 409.

(Comme ci-contre.)

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Comme nous l'avons vu, le Code de 1808 spécifie d'abord par l'article 369 sept cas où le délaissement peut être fait. Deux autres cas sont spécifiés dans les articles 375 et 376 : le défaut de nouvelles du navire dans les assurances pour le voyage entier, c'est-à-dire pour un temps illimité, et le défaut de nouvelles dans les assurances pour un temps limité. Le Code fixe ici une présomption légale, dont on ne peut contester la nécessité, si l'on songe que la perte d'un navire reste quelquefois toujours incertaine à défaut de la possibilité d'en donner une preuve convaincante. Le lieu de la perte présumée étant inconnu, c'est à partir des dernières nouvelles qu'on compte le délai sur lequel la présomption est fondée; il est d'un an pour les voyages ordinaires, de deux ans pour les voyages de long cours. Dans le cas d'une assu-

(1) Exposé des motifs, p. 437.

rance pour temps limité, après expiration de l'un de ces délais, suivant la nature du voyage, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Le défaut de nouvelles se constate par la simple déclaration de l'assuré; l'assureur est toutefois recevable à la combattre ⁽¹⁾.

Le projet remplace les délais indiqués dans le texte de l'article 375 du Code par ceux de la loi française du 3 mai 1862. Dans le cas de défaut de nouvelles, le terme des délais réglés par l'article 375 du Code n'était qu'un point de départ pour faire courir les délais établis dans l'article 373. Aussi a-t-on cru pouvoir ici, sans inconvénient, admettre une réduction de moitié, c'est-à-dire à six mois et à un an ⁽²⁾.

Aucun changement n'est apporté à l'article 376 ancien.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
ART. 377.	ART. 410.
Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland, et aux autres côtes et fles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund.	Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées : Au sud, le 30 ^e degré de latitude nord; Au nord, le 72 ^e degré de latitude nord; A l'ouest, le 13 ^e degré de longitude du méridien de Paris; A l'est, le 44 ^e degré de longitude du méridien de Paris.

Les articles précédents ayant fait une distinction entre les voyages ordinaires et les voyages de long cours, la loi devait préciser la signification de ces termes. Le Code emprunte à une ordonnance du 18 octobre 1740 une définition des voyages de long cours. Tous voyages qui ne rentrent pas dans les termes de cette définition sont au nombre des voyages ordinaires dont parlent les articles 375 et 376 ⁽³⁾.

Le projet substitue au texte du Code celui d'une loi française du 14 juin 1854 dont la rédaction, d'après l'Exposé des motifs fait par le Gouvernement impérial, « assure au vaste champ des voyages de long cours une circonscription mieux définie et plus géographique ⁽⁴⁾. »

(1) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XVII, sect. III. — Valin, pp. 141, 142.

(2) Dalloz, *Rec. pér.*, et l'Exposé des motifs aux endroits cités pour l'article 374.

(3) Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 248.

(4) Dalloz, *Rec. pér.*, 1854, 4^{me} part., p. 115. — Exposé des motifs, p. 437.

Code de Commerce de 1808.

ART. 378.

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 374, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

Projet de loi.

ART. 411 (a).

(Comme ci-contre.)

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote; l'article 374 du Code correspond à l'article 407 du projet.

Comme nous l'avons dit à propos de l'article 374, l'assuré est tenu de signifier dans les trois jours à l'assureur tout avis qu'il reçoit d'événements au risque de ce dernier. Par cette signification, il peut, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le terme fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi. C'est ce que porte l'article 378. L'alternative accordée à l'assuré par cet article s'explique facilement. Si l'assuré, par l'avis reçu, se juge suffisamment instruit de l'état des choses, il doit pouvoir faire sur-le-champ le délaissement afin d'accélérer le paiement de l'assurance. Si, au contraire, pour pouvoir prendre un parti, il a besoin d'informations plus amples, il doit lui être loisible de différer le délaissement (1).

Ce texte n'est pas modifié.

Code de Commerce de 1808.

ART. 379.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Projet de loi

ART. 412.

(Comme ci-contre, en supprimant les mots : soit sur le navire, soit sur les marchandises.)

Par l'acte de délaissement, l'assuré doit faire déclaration :

- 1° Des assurances qu'il a faites ou fait faire;
- 2° Des assurances même qu'il a ordonnées;
- 3° De l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises.

(1) Dalloz, n° 2173.

Ainsi dispose l'article 379 du Code.

La première déclaration doit permettre à l'assureur de vérifier si le contrat, en vertu duquel on lui demande paiement, a été légitimement contracté, si des contrats antérieurs n'ont pas absorbé la valeur entière des choses assurées ou si son contrat à lui n'a pas excédé le découvert.

Si l'on ne se contente pas de la déclaration des assurances, que le délaissant a faites ou fait faire, si on lui prescrit de déclarer aussi celles qu'il a ordonnées, sans qu'il sache si elles ont été effectuées, c'est afin que l'assureur puisse faire porter ses investigations sur ce dernier point et acquérir ainsi de la situation une connaissance complète.

Enfin, si l'on veut que le délaissant déclare les deniers qu'il a pris à la grosse, c'est que, jusqu'à concurrence des sommes ainsi empruntées, les objets assurés n'étaient plus en risque pour ce qui le concerne et ne pouvaient faire de sa part l'objet d'une assurance valable.

D'après ces vérifications, il est possible que l'assureur se trouve dans le cas d'invoquer, s'il y a fraude, l'article 357 ou, s'il n'y a pas fraude, les articles 358 ou 359 (1).

L'article 379 veut que l'assuré fasse la déclaration imposée dans l'acte de délaissement. Toutefois il eût été trop rigoureux de faire perdre à l'assuré le montant de son assurance à cause d'une omission réparable, d'un simple retard. La loi veut seulement que le délai du paiement, fixé à trois mois par l'article 382, soit suspendu et ne commence à courir que du jour où, depuis l'acte de délaissement, il aura été fait une déclaration complémentaire relative aux assurances et aux prêts à la grosse. Mais cette solution équitable aurait entraîné un abus, si, en donnant à l'assuré la faculté de différer sa déclaration, elle lui avait fourni le moyen de prolonger, à son gré, le délai dans lequel l'article 373 l'oblige à faire le délaissement, sous peine de déchéance. Aussi l'article 379 termine-t-il en spécifiant qu'il n'en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Le projet supprime les mots : *soit sur le navire, soit sur les marchandises*. Ces termes avaient leur raison d'être dans un Code qui limitait les choses susceptibles de faire l'objet de l'assurance. Ils doivent disparaître en présence d'un système plus large, qui admet l'assurance sur beaucoup d'autres objets (2).

Code de Commerce de 1808.

ART. 380.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

Projet de loi.

ART. 415.

(Comme ci-contre.)

(1) Pothier, nos 139, 140; Dalloz, nos 2175 et 2182; Boulay-Paty, t. IV, pp. 502 à 504. — Valin, pp. 135, 136.

(2) Exposé des motifs, p. 457.

Code de Commerce de 1808.

ART. 381.

En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouverts.

ART. 382.

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

ART. 385.

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

Projet de loi.

ART. 414.

(Comme ci-contre.)

ART. 415.

(Comme ci-contre.)

ART. 416.

(Comme ci-contre.)

L'article 380 commine une pénalité contre l'assuré qui, en faisant son délaissement, aurait frauduleusement omis de déclarer toutes les assurances qu'il aurait faites ou ordonné de faire et l'argent pris à la grosse sur le navire ou les marchandises. Sans déclarer le contrat nul, la loi prononce contre l'assuré la privation des effets de l'assurance. Ces effets subsistent donc quant à l'autre partie : l'assureur retiendra ou gagnera la prime. En ce qui concerne l'emprunt à la grosse, la dissimulation frauduleuse en enlève à l'assuré les effets favorables, elle le soumet à l'obligation de payer les sommes empruntées nonobstant la perte ou la prise du navire ⁽¹⁾.

Ce serait de la part de l'assuré une faute que de s'abstenir des soins nécessaires pour atténuer le dommage en sauvant ce qu'il peut des choses assurées; nous avons affirmé déjà ce principe en traitant des assurances en général ⁽²⁾.

En matière d'assurances maritimes et dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, la règle s'impose avec plus de force; l'assureur, en effet, n'est pas ordinairement à portée de faire, après un sinistre majeur, les diligences exigées par son intérêt; en attendant qu'il puisse y veiller lui-même, l'assuré devient son mandataire nécessaire ⁽³⁾. On comprend donc qu'en cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'article 381 fasse un devoir à l'assuré, s'il est sur les lieux, de travailler au recouvrement des effets naufragés. On comprend aussi qu'en travaillant au recouvrement l'assuré ne soit point pré-

(1) Boulay-Paty, t. IV, pp. 304, 305; Dalloz, n° 2184; Pardessus, n° 847.

(2) Mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 19.

(3) Pothier, n° 154, et les notes d'Estrangin sur le n° 118.

sumé renoncer au droit de délaisser ultérieurement, puisqu'il agit comme mandataire de l'assureur ⁽¹⁾; ce dernier, par le même motif, doit rembourser à l'assuré les frais de recouvrement ⁽²⁾. La loi n'exige même pas qu'il en justifie par documents quelconques : ils lui seront alloués sur son affirmation : on a estimé qu'il serait trop souvent exposé à les perdre, s'il devait en établir le montant par des pièces, et qu'en lui imposant pareille obligation on nuirait au sauvetage même, parce que, en pareille occurrence, les moments sont précieux et ne doivent pas se perdre dans les lenteurs de formalités à remplir. Mais la loi ne pouvait aggraver la rigueur déjà grande du délaissement, en exposant l'assureur soit à l'impéritie d'un assuré qui dépenserait pour le sauvetage au delà de la valeur des effets recouverts, soit à l'abus qu'un assuré pourrait faire de la facilité qui lui est donnée, en exagérant l'affirmation de ces frais. Cette considération a fait établir une restriction selon laquelle les frais de recouvrement ne sont alloués que jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouverts ⁽³⁾.

L'assureur a un délai de trois mois pour le paiement de la somme assurée.

Les parties peuvent, par la police, convenir d'un terme plus long ou plus court.

Il ne suffit pas, pour faire courir le terme de trois mois, que l'assuré ait fait signifier à l'assureur l'avis qu'il a reçu d'un sinistre majeur (article 374); le délai prend son point de départ au jour seulement où l'assuré a fait signifier son délaissement (article 373) ⁽⁴⁾. Rien n'est plus naturel : c'est uniquement le délaissement effectué qui rend l'assureur propriétaire de ce qui reste des objets assurés et débiteur de la somme convenue par l'assurance ⁽⁵⁾.

Avant de pouvoir exiger le montant de l'assurance, l'assuré doit prouver que les objets assurés ont réellement été à bord et qu'ils ont péri par un événement qui donne lieu à les délaisser.

La première preuve se fait d'ordinaire par le connaissement; à défaut, elle peut s'établir par tous autres actes dont les juges apprécient, et notamment par les livres, les factures, les pièces de bord.

La seconde preuve s'obtient de diverses manières suivant la nature du sinistre; elle n'est pas soumise à une forme nécessaire et de rigueur. Généralement elle sera fournie par le registre du capitaine, par le rapport que l'article 246 du Code lui impose; mais il peut être suffisamment suppléé à l'irrégularité ou à l'absence de ces documents par des attestations de témoins du sinistre et même, au besoin, par d'autres pièces.

La loi exige la signification à l'assureur de ces deux catégories d'actes justificatifs. Avant cette signification, l'assuré peut bien faire le délaissement, mais l'assureur ne peut être poursuivi pour le paiement de la somme convenue ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dalloz, n° 2105.

⁽²⁾ Art. 1999 du Code civil; Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 340.

⁽³⁾ Dalloz, n° 2106, et Boulay-Paty, *loc. cit.*

⁽⁴⁾ Pothier, n° 162.

⁽⁵⁾ Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 324.

⁽⁶⁾ De Villeneuve et Massé, v° *Délaissement*, n° 72; Dalloz, nos 2057, 2061, 2187; Emerigon, chap. XVII, sect. V, et les observations de Boulay-Paty. — Cpr. sur les art. 381 à 383, Valin, pp. 98, 99, 137 à 140.

Les articles 380, 381, 382 et 383 sont conservés par le projet.

Code de Commerce de 1808.

Art. 384.

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

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

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

Projet de loi.

Art. 417.

(Comme ci-contre, avec substitution, au dernier alinéa, du mot : deux au mot : quatre.)

Comme il est juste de laisser au demandeur et au défendeur un avantage égal, on a voulu admettre les assureurs à faire une preuve contraire aux attestations produites par l'assuré, à établir que la perte des effets assurés n'est pas suffisamment justifiée par ces attestations, ou que l'accident qui a amené cette perte n'est pas une force majeure dont les assureurs soient garants. Mais on n'a pas entendu que l'assureur pût trouver dans l'exercice de cette faculté un moyen de retarder indéfiniment l'exécution de ses engagements, en prolongeant sans utilité la procédure : le paiement doit donc être fait provisoirement à l'assuré. Seulement, celui-ci, en le recevant, est tenu de donner caution à l'assureur, qui obtient ainsi quelque garantie de restitution pour le cas où il parviendrait à faire la preuve contraire. Du reste, un délai de quatre ans devant amplement suffire à l'assureur pour fournir cette preuve, l'engagement de la caution est éteint après ce temps, s'il n'y pas eu de poursuites⁽¹⁾.

Ces observations résument la théorie de la loi existante.

C'est seulement au dernier paragraphe de l'article que le projet apporte une modification : il réduit à deux années la durée de l'engagement de la caution. La rapidité des communications, la facilité d'obtenir aujourd'hui les justifications et les renseignements nécessaires ont fait considérer ce délai comme suffisamment long⁽²⁾.

⁽¹⁾ De Villeneuve et Massé, v° cit., n° 73; Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp. 367, 371; Pothier, n° 158. — Valin, pp. 144, 145.

⁽²⁾ Exposé des motifs, p. 458.

Code de Commerce de 1808.

ART. 385.

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

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

Projet de loi.

ART. 418.

(Comme ci-contre, avec remplacement de : effets assurés par : choses assurées.)

ART. 419.

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

Le délaissement signifié par l'assuré doit être accepté ou jugé valable. L'acceptation forme contrat entre les parties et couvre, au besoin, le défaut des conditions; le jugement décide que les conditions existent. Une fois accepté ou jugé valable, le délaissement opère translation de propriété envers l'assureur avec effet rétroactif, de telle sorte que l'assureur est présumé avoir eu la propriété des choses assurées dès le moment où le délaissement lui a été signifié. Ce transfert est absolument irrévocable : l'assuré ne pourrait plus reprendre les objets délaissés sous aucun prétexte; l'assureur ne pourrait plus éviter de payer la somme, même s'il avait recouvré en entier les choses délaissées et s'il offrait de les rendre à l'assuré, même encore si le navire revenait avant le payement (1).

L'article 385 du Code est maintenu sauf remplacement des mots : *effets assurés* par *choses assurées*.

Le projet le fait suivre d'un article nouveau réglementant les effets du délaissement sur l'assurance du profit espéré. L'assureur, dans cette sorte d'assurance, ne peut, en cas de délaissement, rien réclamer sur la chose à celui qui a assuré celle-ci. Le délaissement opère une transmission de la propriété, qui confère désormais un droit exclusif sur la chose à celui qui en a assuré la valeur. L'assureur du profit espéré n'a rien à prétendre de ce chef (2).

(1) Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp. 375 à 377. — Bravard-Veyrières, n° 181. — Pothier n° 138. — Emerigon, chap. XVII, sect. VI. — Valin, pp. 143, 144.

(2) Exposé des motifs, pp. 439, 440.

Code de Commerce de 1808

ART. 386.

Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

Projet de loi.

ART. 420.

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

ART. 421.

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

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

D'après la législation antérieure au Code ⁽¹⁾, le fret acquis pouvait être assuré et ne pouvait faire partie du délaissement s'il n'était expressément compris dans la police d'assurance; le fret à faire devait toujours faire partie du délaissement aux assureurs, s'il n'y avait clause contraire dans la police.

Il importe de préciser ce qu'on entendait dans cette disposition par les mots : *fret acquis*, *fret à faire*. L'acceptation vraie des mots *fret acquis* est celle-ci : fret des marchandises déchargées soit dans le voyage d'aller, soit dans les escales, lorsqu'elles sont autorisées. Les mots *fret à faire* sont synonymes des mots *fret des marchandises sauvées*; cette dernière expression, plus juste, plus correcte, avait déjà été employée par Valin et a passé dans l'article 386 du Code de commerce; elle ne peut raisonnablement s'appliquer, en parlant du sinistre, qu'aux marchandises qui étaient dans le navire à l'époque de l'événement.

L'article 386, en obligeant les assurés à comprendre dans leur délaissement le *fret des marchandises sauvées*, a exclu tout autre fret. En n'autorisant plus formellement, comme la législation antérieure, les stipulations qui exceptent du délaissement le *fret des marchandises sauvées*, il a clairement manifesté l'intention de ne pas les admettre. Le fret des marchandises sauvées doit être compris dans le délaissement, alors même qu'il a été payé d'avance. Toutefois le délaissement ne nuit point à ceux qui ont un privilège antérieur sur le fret délaissé; aussi se fait-il sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et des frais et dépenses pendant le voyage ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Déclaration du roi de 1779, art. 6.

⁽²⁾ Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, pp. 394 à 419. — Le même sur Emerigon, chap. IX, sect. V, et chap. XVII, sect. IX. — Dalloz, nos 2141 à 2146, 2150. — Cpr., art. 320 et 271 du Code.

En présence des dispositions nouvelles qui autorisent l'assurance du fret, il ne paraît plus possible d'attribuer le fret, en cas de délaissement, à l'assureur sur corps : le fret de la partie sauvée du chargement doit appartenir à l'assureur du fret qui est tenu de payer le fret entier à l'assuré. Ainsi dispose la nouvelle rédaction proposée.

Cette obligation de payer le fret entier détermine aussi le projet à allouer à l'assureur sur fret, le fret acquis aux ports d'échelle lorsqu'il s'agit d'un voyage avec faculté de faire échelle. En pareil cas, il n'y a en réalité qu'un seul voyage jusqu'au lieu de la destination définitive. L'assureur doit munir son navire de tout ce qui est nécessaire pour atteindre cette destination finale, et toutes ses dépenses, effectuées à cet effet, sont représentées par le fret. Aussi, en pratique, l'assurance du fret se contracte-t-elle sur une somme qui en représente le montant pour le voyage entier. C'est la totalité de cette somme que l'assuré doit recevoir en cas de délaissement, à quelque moment que se soit produit le sinistre. Le laisser de plus en possession des frets payés en cours de voyage, ce serait lui conférer un avantage en cas de sinistre en obligeant l'assureur à indemniser l'assuré d'une perte qu'il n'a pas subie.

Cette nécessité de réduire l'indemnité de l'assuré dans les limites de la perte réelle qu'il éprouve fait aussi placer, à la suite de l'article 386 modifié, un article nouveau, d'après lequel, dans le cas de délaissement du fret, l'assureur doit tenir compte à l'assuré de toutes les dépenses dont le sinistre a eu pour effet de décharger ce dernier, par exemple, les gages de l'équipage; l'assureur du fret peut alors déduire de la somme assurée ces sortes de dépenses dont, par l'événement, l'assureur est déchargé⁽¹⁾.

Code de Commerce de 1808.

ART. 587.

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

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique;

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

Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt.

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

Projet de loi.

ART. 422.

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

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

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

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

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

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

(1) Exposé des motifs, pp. 441 à 443.

Code de Commerce de 1808.

Art. 388.

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés.

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

Projet de loi.

Art. 425.

(Comme ci-contre, avec modification au § 1^{er} ;
« à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées. »)

(Comme ci-contre.)

L'assuré est tenu de signifier, dans les trois jours, tout avis qui lui parvient d'accidents aux risques de l'assureur. Lorsque la signification porte sur un fait qui donne ouverture au délaissement, celui-ci peut, en général, être fait sur-le-champ et dans la signification même de l'avis reçu, mais l'assuré peut aussi le différer en se réservant seulement de le faire dans les délais fixés par la loi. Ces règles des articles 374 et 378 du Code reçoivent exception dans l'article 387, qui traite spécialement du cas d'arrêt de la part d'une puissance. On y maintient l'obligation de signifier l'événement à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Mais le délaissement ne peut être fait que six mois après la signification, si l'événement est arrivé dans les mers d'Europe, la Baltique ou la Méditerranée, et un an après le même acte, si le fait s'est produit dans d'autres mers. Si cet arrêt n'était que momentané, ne constituait qu'un obstacle temporaire à la navigation, il ne devrait pas, selon le Code, autoriser le délaissement. La loi ne le permet qu'après un certain temps accordé aux parties pour faire relâcher le navire.

C'est une faculté favorable laissée à l'assureur que de pouvoir, pendant ce délai, faire toutes les diligences pour obtenir mainlevée de l'arrêt. Pour l'assuré, c'est un devoir impérieux de ne pas les négliger : un principe général lui impose l'obligation de chercher, par tous les moyens, à prévenir ou à atténuer le dommage (art. 388 du Code) (1).

Après l'expiration du temps fixé par l'article 387, commence à courir le délai accordé à l'assuré pour faire le délaissement, conformément à l'article 373.

Disons cependant que la loi, dans l'intérêt des assurés, permet un délaissement plus prompt des objets périssables; les délais, à cet égard, sont justement abrégés (2).

Le projet propose d'étendre l'article 387 ancien au cas de prise par corsaires ou ennemis. Sous l'empire des principes qui régissent aujourd'hui les relations internationales, il y a les mêmes motifs de suspendre la faculté de délaissement dans ce cas que dans celui d'arrêt de puissance. Si on limite l'extension à la prise par corsaires ou ennemis, c'est qu'en cas de capture

(1) Mon rapport sur le titre IX du livre 1^{er}, p. 19.

(2) Bravard-Veyrières, n° 180. — Pothier, n° 156. — Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XII, sect. XXIII; chap. XVII, sect. II et sect. V. — Pardessus, n° 848. — Valin, pp. 127 à 135.

par pirates, il est certain que les marchandises sont perdues pour l'assuré qui doit pouvoir faire immédiatement le délaissement.

Le projet ajoute un nouveau paragraphe, pour autoriser le délaissement immédiat, lorsque la chose assurée a été confisquée ou jugée de bonne prise, avant l'expiration des délais; alors, en effet, la perte éprouvée est certaine ⁽¹⁾.

L'article 388 ancien est maintenu par le projet. Seulement, pour le mettre en harmonie avec les modifications apportées à l'article précédent, le paragraphe premier se termine par les mots : « à l'effet d'obtenir la libération et » *la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.* »

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
—	—
ART. 389.	ART. 424.
Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.	(Comme ci-contre.)
Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.	
ART. 390.	ART. 425.
Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.	(Comme ci-contre.)
ART. 391.	ART. 426.
Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.	(Comme ci-contre.)
ART. 392.	ART. 427.
L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.	(Comme ci-contre.)
ART. 393.	ART. 428.
L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.	(Comme ci-contre.)

(1) Exposé des motifs, pp. 443, 446.

Code de Commerce de 1808

Art. 584.

Si, dans les délais prescrits par l'article 587, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

Projet de loi.

Art. 429 (a).

(Comme ci-contre.)

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote; l'article 587 du Code correspond à l'article 422 du projet.

L'article 369, comme nous l'avons vu, range au nombre des sinistres qui donnent lieu au délaissement, l'échouement avec bris et l'innavigabilité par fortune de mer. Le concours du bris et de l'échouement donne toujours lieu au délaissement; c'est une présomption de perte totale ou presque totale. L'échouement sans bris, au contraire, ne donne jamais lieu au délaissement par lui-même. Cet échouement a lieu, lorsque le navire donne ou passe sur un banc de sable où il touche et est arrêté faute d'eau pour le soutenir à flot. Le plus souvent, il est purement casuel, et le fait de l'homme n'y est pour rien : si les dommages alors ne vont pas jusqu'à créer l'innavigabilité, ils sont avaries particulières. Quelquefois l'échouement est volontaire et s'opère pour sauver le tout : c'est lorsque, pour éviter le naufrage ou se dérober à l'ennemi, le capitaine est obligé de faire échouer le navire; les dommages alors sont grosses avaries.

Mais si l'innavigabilité en est le résultat, à cause de cette circonstance l'action en délaissement sera ouverte. L'échouement sans bris est en effet une fortune de mer, et l'innavigabilité qu'il engendre rentre dans les termes de l'article 369.

Toutefois l'innavigabilité, en cas d'échouement sans bris, n'existe que si le navire ne peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. Si ces circonstances font défaut, l'assuré conserve seulement l'action d'avarie; l'assureur demeure alors chargé des frais et travaux faits pour relever le navire et le mettre en état⁽¹⁾.

Si l'assuré sur le chargement veut exercer l'action en délaissement à titre de l'innavigabilité, il doit d'abord la faire déclarer; dans les trois jours de la réception de la nouvelle de cette déclaration, il doit en faire la notification aux assureurs.

La nécessité d'une constatation de l'innavigabilité se trouvait déjà dans la législation antérieure au Code. Celui-ci n'a point dit dans quelle forme et par qui devait avoir lieu cette constatation; c'est aux tribunaux à apprécier les pièces produites et à décider, selon les circonstances, si elles méritent foi.

Le Code prescrit une prompt notification de la réception de la nouvelle, d'abord en vertu de la règle générale formulée dans l'article 374, mais spé-

(¹) Emerigon (et observations de Boulay-Paty), chap. XII, sections XII, XIII et XXXVIII.

cialement aussi, afin que les assureurs puissent prendre des mesures pour le radoub du navire ou pour le transbordement de la cargaison ⁽¹⁾.

La disposition de l'article 390, conforme aux principes généraux, entend mettre l'assureur à même d'aviser aux moyens de remédier au sinistre ou de diminuer ses pertes. Mais en attendant que l'assureur puisse veiller lui-même à ses intérêts, il a sur le lieu du sinistre un mandataire nécessaire dans la personne de l'assuré ou du représentant de ce dernier. L'innavigabilité du navire est une cause absolue de délaissement en ce qui concerne l'assurance sur le corps. Elle ne met pas toujours fin à l'assurance sur le chargement en autorisant le délaissement de ce dernier. L'article 394 charge, dans ce cas, le capitaine de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire afin de transporter les marchandises au lieu de leur destination. En effet, l'assurance sur le chargement garantit l'arrivée en lieu convenu des marchandises, et non celle du navire, qui ne figure ici que comme moyen de transport. Il peut y avoir des moyens de transporter ces mêmes marchandises par une autre voie, et il faut essayer de celle-ci avant d'assujettir l'assureur aux rigueurs d'un délaissement, qu'on peut encore chercher à lui éviter ⁽²⁾.

Les pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par changement forcé de vaisseau sont aux risques des assureurs; pareil changement est une fortune de mer. Ce principe explique déjà pourquoi, dans le cas d'innavigabilité, l'assureur court le risque des marchandises chargées sur un autre navire, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement. On se convainc mieux encore de la justice de cette décision en analysant la situation à laquelle elle s'applique.

Les marchandises ne peuvent plus arriver à destination sur le navire délaissé; si on leur imposait le même sort qu'à ce dernier, les risques auraient cessé, mais une obligation des plus dures pèserait sur l'assureur. On tente de soustraire ce dernier à des conséquences trop rigoureuses: au moins faut-il qu'il réponde des dangers nouveaux auxquels les marchandises seront exposées par une tentative faite dans son intérêt ⁽³⁾.

En matière d'innavigabilité, non-seulement l'assureur court le risque des marchandises chargées sur un autre navire, mais il est, en outre, tenu des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver lesdites marchandises. Toutefois, cette obligation et celle que lui impose l'article précédent (392 du Code) ne doivent pas dépasser les sommes assurées. Il est de principe, en matière d'assurances maritimes, que l'assureur ne doit pas être responsable au delà du montant de l'assurance. Le Code n'a donc pu dire autre chose ici, sinon que l'assureur est tenu, tant que la somme assurée

(1) Roland de Villargues, *v° Délaissement en cas d'assurance maritime*, n° 9 et 10. — Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 258. — De Villeneuve et Massé, *v° citato*, n° 10 et 12.

(2) Voy. *supra* sur les articles 374 et 381 du Code. — Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 269. — De Villeneuve et Massé, *v° cit.*, n° 14. — Emerigon (et observations de Boulay-Paty), chap. XII, sect. XXXVIII.

(3) Voy. *supra* sur les articles 350 et 381 du Code. — Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 276.

n'est pas absorbée en totalité, et aux risques postérieurs, et aux avaries et frais dont il est fait mention (1).

Après avoir imposé au capitaine du navire, déclaré innavigable, l'obligation de se procurer un autre vaisseau pour achever le transport des marchandises à destination, après avoir réglé les charges auxquelles l'assureur reste soumis relativement au chargement transbordé, la loi devait s'occuper aussi du cas où l'on ne trouverait point de navire pour recharger les marchandises et leur faire continuer leur route. Si ce cas se présente, la faculté du délaissement peut être exercée. Mais l'assuré devra prouver les recherches inutiles faites par lui ou son représentant, et l'insuccès de ses démarches devra s'être prolongé pendant un délai égal à celui que la loi impose dans le cas d'arrêt pour faire les diligences à l'effet d'obtenir la mainlevée (2).

Le projet reproduit sans modifications les articles 389 à 394 du Code.

Code de Commerce de 1808.	Projet de loi.
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Arr. 395.</p> <p>En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre.</p> <p>L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.</p>	(Supprimé) (a).
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Arr. 396.</p> <p>L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition.</p> <p>S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance.</p> <p>S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.</p> <p>Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.</p>	(Supprimé) (a).

(a) Voir procès-verbaux de la séance de la commission du 5 mai 1865.

(1) De Villeneuve et Massé, v° cit., n° 15. — Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 276. — Le même sur Emerigon, chap. XII, sect. XXXVIII. — Comparez, sur l'obligation plus étendue du dédommagement dans les matières non maritimes, le n° 224 de Dalloz, v° *Assurances terrestres*, et mon rapport sur le titre IX du livre I, p. 49.

(2) Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XVII, sect. III, et chap. XIX, sect. VI.

En cas de prise, il peut arriver que l'assuré veuille racheter pour le compte de l'assureur, sans avoir ni mandat, ni ordre de ce dernier; il faut alors distinguer : si l'assuré peut donner avis de la prise à l'assureur, il doit lui soumettre son intention et attendre une décision de lui; si, au contraire, il est impossible d'instruire l'assureur du sinistre en temps utile, l'assuré peut traiter pour lui. Mais il faut alors qu'il lui en donne avis, aussitôt qu'il en aura les moyens ⁽¹⁾.

L'assureur, ainsi averti, peut prendre la composition à son compte ou y renoncer. La loi, ne voulant pas qu'il laisse l'assuré dans une longue incertitude, l'oblige à faire et à notifier son choix dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. Son silence est considéré comme une renonciation tacite.

Lorsque l'assureur renonce expressément ou tacitement à la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, parce que le délaissement lui est valablement fait par la signification de la composition, et cependant il ne peut rien prétendre aux effets rachetés, parce que ceux-ci sont présumés pris en ce qui le concerne.

Si, au contraire, l'assureur déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de payer sans délai le montant du rachat jusqu'à concurrence et à proportion de son intérêt, c'est-à-dire la portion qu'il a assurée dans les choses rachetées; le motif en est qu'il ratifie alors ce qu'a fait l'assuré et prend à son compte la convention conclue par celui-ci. L'assureur continue, en outre, de courir les risques du voyage conformément au contrat d'assurance ⁽²⁾.

La modification apportée par le projet à l'article 387 ancien assimile le délaissement, en cas de prise, à celui qui résulte de l'arrêt de puissance. Les articles 393 et 396 du Code, basés sur la faculté pour l'assuré d'effectuer le délaissement immédiat en cas de prise, n'ont plus de raison d'être en présence de ce changement. Le projet les supprime ⁽³⁾.

La commission adopte l'ensemble du titre, amendé conformément à ses résolutions antérieures.

Un vote précédent a renvoyé au livre II l'article 196 du projet. Cette disposition doit être placée à la suite du titre actuel ⁽⁴⁾.

Le Président-Rapporteur,

P. VANHUMBÉCK.

(1) Dalloz, n° 2120, et Emerigon, chap. XII, sect. XXI.

(2) Boulay-Paty, t. IV, pp. 424 à 427.

(3) Exposé des motifs, p. 446.

(4) Voir mon rapport sur le titre IX du livre I, pp. 8, 59 et 50.

(60)

PROJETS DE LOI.

Projet du Gouvernement.

—
TITRE X (a).

DES ASSURANCES MARITIMES.

—
SECTION PREMIÈRE.

DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE
SON OBJET.

ART. 358 (b).

Les articles 175, 178 et 180 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, sont applicables aux assurances maritimes.

ART. 359.

Les polices énoncent :

- La date du jour où l'assurance est contractée;
Si c'est avant ou après midi;
- Le nom de la personne qui fait assurer pour son compte ou pour le compte d'autrui;
- Le nom et la désignation du navire;
- Le nom du capitaine;
- Le lieu où les choses assurées ont été ou doivent être chargées;
- Le port d'où ce navire a dû ou doit partir;
- Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger;
- Ceux dans lesquels il doit entrer;
- Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir;
- La prime de l'assurance et la somme pour laquelle l'assurance est faite;
- La nature et la valeur ou l'estimation des choses assurées;

Projet de la commission.

—
TITRE X.

DES ASSURANCES MARITIMES.

—
SECTION PREMIÈRE.

DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE
SON OBJET.

ART. 358.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
et des assurances terrestres en particulier.)

ART. 359.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue.)

(a) Voir procès-verbaux des séances de la commission des 10, 21 février, 5, 10, 17, 24, 31 mars, 7, 14, 21, 28 avril, 5, 12 mai, 3 et 10 novembre 1865.

(b) La mention des articles faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet du Gouvernement.

La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue;

Toutefois, la désignation des noms des navires et du capitaine, de la nature, de l'espèce ou de la valeur des marchandises ou objets que l'on fait assurer, n'est pas requise, si l'assuré, au moment du contrat, ne peut l'indiquer.

ART. 360.

L'assurance peut avoir pour objet :

Le corps et quille du navire;

Les agrès et apparaux;

Les armements et victuailles;

Le fret;

Le prix de passage;

Les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime;

Les marchandises du chargement;

Le profit espéré des marchandises;

Le bénéfice d'affrètement;

Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations;

Des sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage;

En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice aux dispositions du titre des assurances terrestres relatives aux assurances sur la vie.

ART. 361.

L'assurance peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité.

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

ART. 362.

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

Projet de la commission.

ART. 360.

(Comme ci-contre, en remplaçant dans la phrase finale les mots : *du titre des assurances terrestres*, par ceux-ci : *du livre premier*.)

ART. 361.

(Comme ci-contre.)

ART. 362.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement

Projet de la commission.

ART. 363.

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

ART. 365.

(Comme ci-contre.)

ART. 364.

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

ART. 364.

(Comme ci-contre.)

ART. 365.

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

ART. 365.

(Comme ci-contre.)

ART. 366.

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les choses qu'il a assurées.

L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

ART. 366.

(Comme ci-contre.)

ART. 367.

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

ART. 367.

(Comme ci-contre.)

ART. 368.

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

ART. 368.

(Comme ci-contre.)

(a) Belgique au lieu de : France.

Projet du Gouvernement.

ART. 369.

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

ART. 370 (c).

L'article 214 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.

ART. 371.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet :

Les loyers des gens de mer,
Les sommes empruntées à la grosse.

ART. 372 (c).

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

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

Si l'assuré est de bonne foi, la prime sera restituée, déduction faite de l'indemnité prévue à l'article 373.

SECTION II.

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

ART. 373.

Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée, au cas où la prime s'élève à un pour cent;

(a) *Belgique* au lieu de : *France*.

(b) *Belge* au lieu de : *Français*.

(c) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 369.

(Comme ci-contre.)

ART. 370.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
et des assurances terrestres en particulier.)

ART. 371.

(Comme ci-contre.)

ART. 372.

(Comme ci-contre.)

SECTION II.

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

ART. 373.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

si la prime n'atteint pas ce taux, l'indemnité sera de la moitié de la prime.

La même indemnité sera due lorsque l'affrèteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû, et par suite l'assurance est annulée.

ART. 374.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, prise, pillage, hostilités, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques, reconnus ou non reconnus, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

ART. 375.

Dans le cas où l'assureur s'est affranchi des risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

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

ART. 376.

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

ART. 377 (a).

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 375.

ART. 378.

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

(a) La mention de l'article faite à la fin du présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 374.

(Comme ci-contre.)

ART. 375.

(Comme ci-contre.)

ART. 376.

(Comme ci-contre.)

ART. 377.

(Comme ci-contre.)

ART. 378.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 379 (a).

L'article 193, § 1^{er}, du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, est applicable aux assurances maritimes.

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

ART. 380.

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

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

ART. 381.

L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

ART. 382.

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

ART. 383.

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

(a) La mention de l'article faite au commencement du présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 379.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
et des assurances terrestres en particulier.)

ART. 380.

(Comme ci-contre.)

ART. 381.

(Comme ci-contre.)

ART. 382.

(Comme ci-contre.)

ART. 383.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 384.

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

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

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

ART. 385.

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

ART. 386.

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

ART. 387 (a).

L'article 199, §§ 2 et 3, du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, est applicable aux assurances maritimes.

ART. 388.

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

ART. 389.

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

Projet de la commission.

ART. 384.

(Comme ci-contre.)

ART. 385.

(Comme ci-contre.)

ART. 386.

(Comme ci-contre.)

ART. 387.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
et des assurances terrestres en particulier.)

ART. 388.

(Comme ci-contre.)

ART. 389.

(Comme ci-contre.)

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet du Gouvernement.

ART. 390.

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

ART. 391.

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

ART. 392 (a).

Les articles 188, 189, 190 et 191 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, sont applicables aux assurances maritimes.

Néanmoins, dans les cas d'annulation ou de réduction d'assurance, les assureurs n'auront droit qu'à l'indemnité mentionnée à l'article 375 du présent titre.

ART. 393 (a).

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 375 présent titre.

ART. 394 (a).

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur court les risques des choses assurées conformément à l'article 354 du titre des contrats à la grosse.

(a) La mention des articles faite aux présents articles sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 390.

(Comme ci-contre.)

ART. 391.

(Comme ci-contre.)

ART. 392.

(Comme ci-contre, en retranchant du premier paragraphe les mots : *et des assurances terrestres en particulier.*)

ART. 393.

(Comme ci-contre.)

ART. 394.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 395.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

ART. 396.

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

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

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

ART. 397.

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

ART. 398.

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

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

ART. 399.

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 contre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.

ART. 400 (a).

L'article 204 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes.

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 395.

(Comme ci-contre.)

ART. 396.

(Comme ci-contre.)

ART. 397.

(Comme ci-contre.)

ART. 398.

(Comme ci-contre.)

ART. 399.

(Comme ci-contre.)

ART. 400.

(Comme ci-contre, en retranchant les mots :
et des assurances terrestres en particulier.)

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission.

SECTION III.

SECTION III.

DU DÉLAISSEMENT.

DU DÉLAISSEMENT.

ART. 401.

ART. 401.

Le délaissement des choses assurées peut être fait :

(Comme ci-contre.)

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,

En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

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

ART. 402.

ART. 402.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

(Comme ci-contre.)

ART. 403.

ART. 403.

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

(Comme ci-contre.)

ART. 404.

ART. 404.

Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel.

(Comme ci-contre.)

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 405 (a).

ART. 405.

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

(Comme ci-contre.)

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

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

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet du Gouvernement.

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

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 422.

ART. 406 (a).

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans le délai fixé par l'article 148 du présent Code.

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

ART. 407.

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

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

ART. 408 (a).

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

Après un an pour les voyages de long cours,

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

Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 405.

ART. 409.

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

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 406.

(Comme ci-contre.)

ART. 407.

(Comme ci-contre.)

ART. 408.

(Comme ci-contre.)

ART. 409.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 410.

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

- Au sud, le 30° degré de latitude nord ;
- Au nord, le 72° degré de latitude nord ;
- A l'ouest, le 15° degré de longitude du méridien de Paris ;
- A l'est, le 44° degré de longitude du méridien de Paris.

ART. 411 (a).

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 374, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

ART. 412.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

ART. 413.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance ; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

ART. 414.

En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote ; l'article 374 du Code correspond à l'article 407 du projet.

Projet de la commission.

ART. 410.

(Comme ci-contre.)

ART. 411.

(Comme ci-contre.)

ART. 412.

(Comme ci-contre.)

ART. 413.

(Comme ci-contre.)

ART. 414.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 415.

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

ART. 416.

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

ART. 417.

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

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

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

ART. 418.

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

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

ART. 419.

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

ART. 420.

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

Projet de la commission.

ART. 415.

(Comme ci-contre.)

ART. 416.

(Comme ci-contre.)

ART. 417.

(Comme ci-contre.)

ART. 418.

(Comme ci-contre.)

ART. 419.

(Comme ci-contre.)

ART. 420.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 421.

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

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

ART. 422.

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

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

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

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

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

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

ART. 423.

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

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

ART. 424.

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

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

Projet de la commission.

ART. 421.

(Comme ci-contre.)

ART. 422.

(Comme ci-contre.)

ART. 423.

(Comme ci-contre.)

ART. 424.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 425.

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

ART. 426.

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

ART. 427.

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

ART. 428.

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

ART. 429 (a).

Si, dans les délais prescrits par l'article 587, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote; l'article 587 du Code correspond à l'article 422 du projet.

Projet de la commission.

ART. 425.

(Comme ci-contre.)

ART. 426.

(Comme ci-contre.)

ART. 427.

(Comme ci-contre.)

ART. 428.

(Comme ci-contre.)

ART. 429.

(Comme ci-contre.)