

L'époque à laquelle le paiement doit s'effectuer,

La valeur qui a été fournie en espèces, en marchandises, en compte, ou de toute autre manière.

SECTION III.

De la Prescription.

189. Toutes actions relatives aux lettres de change, et à ceux des billets à ordre, souscrits par des négocians, marchands ou banquiers, ou pour faits de commerce, se prescrivent par cinq ans, à compter du jour du protêt, ou de la dernière poursuite juridique, s'il n'y a eu condamnation, ou si la dette n'a été reconnue par acte séparé.

Néanmoins, les prétendus débiteurs seront tenus, s'ils en sont requis, d'affirmer, sous serment, qu'ils ne sont plus redevables; et leurs veuves, héritiers ou ayans cause, qu'ils estiment de bonne foi qu'il n'est plus rien dû.

LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

[Titre I—VIII—IX—X. Lois décreétées le 15 Septembre 1807, promulguées le 25.]

TITRE 1^{er}.*Des Navires et autres Bâtimens de mer.*

1. Les navires et autres bâtimens de mer sont meubles.

Néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

2. Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées :

1^o Les frais de justice et autres, faits

pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

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

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment , depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

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

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

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ;

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant

le dernier voyage , et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

8° Les sommes dues au vendeur , aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction , si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures , travaux , main d'œuvre , pour radoub , victuailles , armement et équipement avant le départ du navire , s'il a déjà navigué.

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps , quille , agrès , apparaux , pour radoub , victuailles , armement et équipement avant le départ du navire ;

10° Le montant des primes d'assurance faites sur le corps , quille , agrès , apparaux , et sur armement et équi-

vement du navire, dues pour le dernier voyage ;

1^o Les dommages et intérêts dus aux affrèteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage ;

Les créanciers compris dans le même paragraphe viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

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

1^o Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétens ;

2^o Les droits de tonnage et autres,

par les quittances légales des receveurs.

3^o Les dettes désignées par les n^{os} 1, 3, 4 et 5 de l'article 2 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

4^o Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime ;

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

6^o La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et vic-

tuailles du navire , seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine, et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du Tribunal de Commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ.

7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparans, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires, ou sous signatures privées, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du Tribunal de Commerce dans les dix jours de leur date.

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

L. II. T. I. *Des Navires*, etc. 85

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugemens, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

4. Les privilèges des créanciers seront éteints,

Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations,

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant;

Où lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

5. Un navire est censé avoir fait un voyage en mer,

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports

différens , et trente jours après le départ ;

Lorsque , sans être arrivé dans un autre port , il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port , ou lorsque le navire parti pour un voyage de long cours , a été plus de soixante jours en voyage sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

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

Elle peut être faite pour le navire entier , ou pour une portion du navire ,

Le navire étant dans le port ou en voyage.

7. La vente volontaire d'un navire

L. II. T. II. *Vente des Navires.* 87

en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur ;

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers , qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

TITRE II.

De la Saisie et Vente des Navires.

8. Tous bâtimens de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice , et le privilège des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

9. Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

10. Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilège sur le navire, aux termes de l'art. 2.

11. L'huissier énonce dans le procès-verbal,

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;

Le titre en vertu duquel il procède ;

La somme dont il poursuit le paiement ;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être

L. II. T. II. *Vente des Navires.* 89
poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré.

Les noms du propriétaire et du capitaine ;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

12. Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont

données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données, ainsi qu'il est prescrit par le Code de Procédure civile, art. 69.

13. Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux,

Il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale

L. II. T. II. *Vente des Navires.* 91

place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département.

14. Dans les deux jours qui suivent chaque crie et publication, il est apposé des affiches,

Au grand mât du bâtiment saisi,

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède,

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse de commerce.

15. Les criées, publications et affiches doivent désigner

Les nom, profession et demeure du poursuivant;

Les titres en vertu desquels il agit;

Le montant de la somme qui lui est due ;

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré;

Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi ;

Le nom du bâtiment ; et s'il est armé ou en armement, celui du capitaine ;

Le tonnage du navire ;

Le lieu où il est gissant ou flottant ;

Le nom de l'avoué du poursuivant ;

La première mise à prix ;

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

16. Après la première criée, les en-

chères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

17. Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

18. Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtimens du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication, sur le quai, pendant trois jours consécutifs, avec affiche au

mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

19. L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine ; sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

20. Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une

nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

21. Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente.

22. Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens. Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

23. Pendant trois jours après celui de

l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues ; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

24. Les créanciers opposans sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

25. La collocation des créanciers et la distribution de deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'article 2 du titre 1^{er} ; et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

L. II. T. III. *Propriété de Navires.* 97

26. Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

TITRE III.

Des Propriétaires de Navires.

27. Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.

28. Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

29. Le propriétaire peut congédier le capitaine.

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

30. Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente. Le montant de ce capital est déter-

L. II. T. III. *Propriété de Navires.* 99

miné par des experts convenus ou nommés d'office.

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

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

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

TITRE IV.

Du Capitaine.

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

33. Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme *connaissance*.

34. Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de

L. II. T. IV. *Du Capitaine.* 101

concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

35. Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient

Les résolutions prises pendant le voyage;

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

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

Le procès verbal de visite est déposé

au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine.

37. Le capitaine est tenu d'avoir à bord,

L'acte de propriété du navire,

L'acte de francisation,

Le rôle d'équipage,

Les connaissements et chartes-parties,

Les procès-verbaux de visite,

Les acquits de paiement ou à caution des douanes.

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

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

40. Le capitaine répond également

de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargéur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

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

42. Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui, sur les chaloupes, se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage, et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés, s'ils donnent caution.

43. Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs

fondés de pouvoirs, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

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

45. Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat

de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la charge du navire, à l'époque de son arrivée.

46. Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies fran-

çaises, pour revenir en France, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

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

L. II. T. IV. *Du Capitaine.* 107

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

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

50. Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

51. En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine, pour son compte par-

teulier, sont confisquées au profit des autres intéressés.

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

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

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

Le rapport doit énoncer

Le lieu et le temps de son départ;
La route qu'il a tenue;

Les hasards qu'il a courus;
Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

54. Le rapport est fait au greffe devant le président du Tribunal de Commerce.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

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

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

TITRE V.

De l'Engagement et des Loyers des Matelots et Gens de l'Equipe.

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

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

63. Si le voyage est rompu par le

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

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent, pour indemnité, un mois de leurs gages convenus.

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

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

L. II. T. V. *De l'Engagement*, etc. 115

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

64.. S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du Gouvernement avant le voyage commencé,

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

65. Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage,

Dans le cas d'interdiction, les ma-

telots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi ;

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

Le loyer des matelots engagés au voyage, est payé au terme de leur engagement.

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

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

68. Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour

la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure.

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

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

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

69. En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.

Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

70. Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés.

Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret.

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

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

73. Le matelot est payé de ses loyers,

L. II. T. V. *De l'Engagement*, etc. 119

traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire.

74. Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

75. Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge : il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

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

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

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

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

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

77. Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affrétteurs, pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

L. II. T. V. *De l'Engagement, etc.* 121

78. Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers.

Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

79. L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

80. Le montant de l'indemnité est fixé à 600 fr.

Le recouvrement et l'emploi en se-

ront faits suivant les formes déterminées par le Gouvernement, dans un règlement relatif au rachat des captifs.

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

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

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

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

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

L. II. T. VI. *De l'Engagement*, etc. 123

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

82. Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

83. Toutes les dispositions concernant les loyers, pansemens et rachat des matelots, sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage.

TITRE VI.

Des Chartes-parties, Affrèmens ou Nolissemens.

84. Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte-partie*, *affrètement* ou *nolissemment*, doit être rédigée par écrit.

Elle énonce

Le nom et le tonnage du navire,

Le nom du capitaine,

Les noms du frèteur et de l'affrèteur,

Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge,

Le prix du fret ou nolis.

Si l'affrètement est total ou partiel,

L'indemnité convenue pour les cas de retard.

85. Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

86. Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

87. Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les con-

ventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

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

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

Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

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

90. Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le ca-

pitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder.

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

TITRE VII.

Du Connaissance.

92. Le connaissance doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.

Il indique

Le nom du chargeur ;

L. II. T. VII. *Du Connaissance.* 127

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite,

Le nom et le domicile du capitaine,

Le nom et le tonnage du navire,

Le lieu du départ et celui de la destination.

Il énonce

Le prix du fret.

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

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

93. Chaque connaissance est fait en quatre originaux au moins ;

Un pour le chargeur,

Un pour celui à qui les marchandises

sont adressées,

Un pour le capitaine,

Un pour l'armateur du bâtiment.

Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement.

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

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

95. En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

L. II. T. VIII. *Fret ou Nolis.* 129

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

TITRE VIII.

Du Fret ou Nolis.

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

Il est réglé par les conventions des parties;

Il est constaté par la charte-partie, ou par le connaissement;

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

98. Si le navire est loué en totalité, et que l'affrèteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrèteur.

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

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

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

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

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine.

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

101. N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième ;

ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

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

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

103. Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix, qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

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

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

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

106. Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur, si,

par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ; pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

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

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

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

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

21

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

109. Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux vicissitudes, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

110. S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le na-

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

111. Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance,

Il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention , si le navire est affrété au mois ; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

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

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

L. II. T. VIII. *Fret ou Nolis.* 137

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

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

114. Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

115. La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

138 CODE DU COMMERCE.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

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

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

117. Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret;

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

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

L. II. T. VIII. *Fret ou Nolis.* 139

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

120. En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

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

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

TITRE IX.

Des Contrats à la Grosse.

122. Le contrat à la grosse est fait devant notaire, ou sous signatures privées.

Il énonce

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime,

Les objets sur lesquels le prêt est affecté,

Les noms du navire et du capitaine, Ceux du prêteur et de l'emprunteur;

Si le prêt a lieu pour un voyage,

Pour quel voyage, et pour quel temps;

L'époque du remboursement.

L. II. T. IX. *Contrats à la Grosse.* 241

123. Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilège.

Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites à l'article 45.

124. Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

125. La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

126. Les emprunts à la grosse peuvent être affectés

Sur le corps et quille du navire,
 Sur les agrès et apparaux,
 Sur l'armement et les victuailles,
 Sur le chargement,
 Sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

127. Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

128. S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue;

Le surplus de la somme empruntée

L. II. T. IX. *Contrats à la Grosse.* 143
 est remboursé avec intérêt au cours de la place.

129. Tous emprunts sur le frêt à faire du navire sur le profit espéré des marchandises, sont prohibés.

Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt.

130. Nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages.

131. Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le frêt acquis, sont affectés par privilège au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau.

Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement.

Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilège n'a lieu que sur l'objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

132. Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

133. Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état, dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite.

L. II. T. IX. *Contrats à la Grosse.* 145

134. Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement.

Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire ; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

135. Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par force de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne

soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

136. Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu, sont entièrement perdus, et que la perte soit arrivée par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée.

137. Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur.

138. En cas de naufrage, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

139. Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court,

L. II. T. IX. *contrats à la Grosse.* 147

à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination.

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

140. Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises, n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée.

141. Les prêteurs à la grosse contribuent à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes.

Les avaries simples sont aussi à la

charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

142. S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis à l'article 2.

TITRE X.

Des Assurances.

SECTION I.

Du Contrat d'Assurance, de sa Forme et de son Objet.

143. Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.

L. II. T. X. *Des Assurances.* 149

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 signatures privées.

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.

144. 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.

145. L'assurance peut avoir pour objet,

L. II. T. X. Des Assurances. 151

Le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné,

Les agrès et apparaux,

Les armemens,

Les victuailles,

Les sommes prêtées à la grosse,

Les marchandises du chargement et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

146. 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

152 CODE DU COMMERCE.

deux ; pour le voyage entier ou pour un temps limité ;

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

147. 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.

148. Les chargemens faits aux Echelles 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.

L. II. T. X. *Des Assurances.* 153

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.

149. 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 France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

150. 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 frais faits jusqu'à bord.

151. 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.

152. Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 139 pour les contrats à la grosse.

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

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.

154. 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.

155. 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.

156. Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du

156 CODE DU COMMERCE.

consul de France, et à défaut, entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu.

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

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

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

Le fret des marchandises existantes au bord du navire,

Le profit espéré des marchandises,

Les loyers des gens de mer,

Les sommes empruntées à la grosse,

Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

159. Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute

L. II. T. X. *Des Assurances.* 157

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.

SECTION II.

Des Obligations de l'Assureur et de l'Assuré.

160. 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.

161. Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changemens 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.

162. 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.

163. 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, affré-

teurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

164. 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.]

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

166. 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 en ait ignoré

la nature du chargement lors de la signature de la police.

167. 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.

168. 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.

169. S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après

l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

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

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

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats

subséquens, répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats.

171. 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.

172. 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.

173. Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différens 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.

174. 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.

175. 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.

176. 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.

177. 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.

178. Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans

les articles précédens n'est point admise.

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

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

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

Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement.

SECTION III.

Du Délaissement.

180. 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.

181. Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

L. II. T. X. *Des Assurances.* 167

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

183. 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.

184. 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 ré-

ception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux Îles Açores, Canaries, Madère et autres Îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique.

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

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

185. Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidens 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.

186. 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'art. 184.

187. 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

170 CODE DE COMMERCE.

de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

188. Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland, et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

189. L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 185, 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.

L. II. T. X. *Des Assurances.* 171

190. 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.

191. 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 de navire.

192. En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans pré-

judice 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 couvrés.

193. 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.

194. 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.

195. 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.

196. 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.

197. 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 ma-

telots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

198. 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.

L. II. T. X. *Des Assurances.* 175

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

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

200. 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.

201. 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.

202. 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.

203. 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.

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

L. II. T. X. *Des Assurances.* 177

205. Si, dans les délais prescrits par l'article 198, 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.

206. En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre.

L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

207. L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition.

S'il déclare prendre la composition

à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat, dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance.

S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

TITRE XI.

Des Avaries.

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

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

Sont réputées avaries.

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

210. Les avaries sont de deux classes,

397

398

399

180 CODE DU COMMERCE.

avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

400

211. Sont avaries communes,

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

2° Celles qui sont jetées à la mer,

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

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

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

6° Le pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations

L. II. T. XI. Des Avaries. 181

des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;

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

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

Et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

212. Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par

401

la moitié du navire et du fret, au mare
le franc de la valeur.

402

213. Le prix des marchandises est
établi par leur valeur au lieu du dé-
chargement.

403

214. Sont avaries particulières,

1° Le dommage arrivé aux mar-
chandises par leur vice propre, par
tempête, prise, naufrage ou échoue-
ment ;

2° Les frais faits pour les sauver ;

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

Les dépenses résultant de toutes re-
lâches occasionnées, soit par la perte
fortuite de ces objets, soit par le be-
soin d'avicinement, soit par voie
d'eau à réparer ;

4° La nourriture et le loyer des

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

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

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

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

216. Les dommages arrivés aux mar-
chandises fautes par le capitaine d'a-
voir bien fermé les écoutilles, amarré

403

404

le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

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

218. En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répa-

tion, par celui des navires qui l'a éprouvé.

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

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

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

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

220. Il est dû franc d'avaries, af-

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

TITRE XII.

Du Jet et de la Contribution.

221. Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le

L. II. T. XII. *Du Jet, etc.* 187
vaisseau, et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

222. Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

223. Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime
Les motifs qui ont déterminé le jet;
Les objets jetés ou endommagés;

Elle présente la signature des délibérans, ou des motifs de leur refus de signer;

Elle est transcrite sur le registre.

224. Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la déclaration transcrite sur le registre.

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

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

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

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

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

226. Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissements, et des factures s'il y en a.

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

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

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

228. La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié

du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

418

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

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

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

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

230. Les munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

419

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

420

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

421

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

233. Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire,

422

que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

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

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

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

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

425 236. Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

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

426 237. Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

427 238. En cas de perte des marchandises mises dans les barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

239. Dans tous les cas ci-dessus ex-

primés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

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

TITRE XIII.

Des Prescriptions.

241. Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

242. L'action en délaissement est, prescrite dans les délais exprimés par l'article 184.

243. Toute action dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.

244. Sont prescrites

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;