

## SECONDE PARTIE

### DES US ET COUSTUMES DE LA MER

Des contracts maritimes & commerce Naval

### CONTENANT LE GUIDON POUR CEUX

Qui font marchandise, & qui mettent à la mer avec les assurances d'Anvers & d'Amsterdam

#### Table des Chapitres du Guidon

1. Des contracts ou Police d'Assurance, leur définition, conformité & différence d'iceux, avec les autres contracts maritimes.
2. Ce que doit contenir la Police d'Assurance
3. A quoy l'assureur est tenu, perte advenant au Navire
4. Du moyen d'asseurer ce qui est perdu.
5. Des avaries grosses & simples
6. Des rachapts & compositions
7. Des délais, ou actes de délaissement
8. Des attestations
9. Du Barat ou Baraterie de Patron, & d'Arrest de Prince
10. Des lettres de marque & représailles
11. Des Prinses que font les Navires
12. Comme se doit faire assurance sur les navires fans les nommer
13. Des difficultés qui surviennent des marchandises chargées en barque de service, alléges & bateaux.
14. De la réduction des payemens d'un pays en autre
15. Des assurances sur corps de Nef, agrès, apparaus & victuailles
16. Des assurances sur corps de personnes
17. Des assurances de ce qui se transporte par rivière ou par terre
18. Traité de l'argent à profit, ou grosse aventure
19. De la diversité des obligations que contracte le Maïstre du navire
20. Du droit du Greffier des polices.

---

#### GUIDON UTILE ET NECESSAIRE POUR

Ceux qui font Marchandise, & qui mettent à la mer

#### CHAPITRE PREMIER

*Des contracts ou polices d'assurance,  
leur définition, conformité & différence d'iceux, avec les autres Contracts maritimes*

#### ARTICLE I

Assurance est un contract, par lequel on promet indamnité des choses qui sont transportées d'un pays en autre, spécialement par la mer : & ce par le moyen du prix convenu à tant pour cent, entre l'assuré qui fait, ou fait faire le transport, & l'assureur qui promet l'indemnité.

## ARTICLE II

Assurances se font & se dressent par Contract porté par écrit, appelé vulgairement Police d'Assurance ; on en faisoit anciennement sans écrit, qui estoient dits en confiance, parce que celui qui stipuloit l'Assurance, ne faisoit ses pactions en écrit, mais se confioit en la bonne foy & la prud'homie de son assureur, supposant qu'il les écrivoit sur son livre de raison : Les premières portées par écrit, sont celles qui ont cours, & desquelles usent ordinairement les Marchands, les dernières sont prohibées en toutes places, tant pour les abus & différents qui en surviennent, comme aussi estant acte public pour lequel la Communauté des Marchands, sous le bon plaisir du Roy, nomment & établissent un Greffier : il n'est licite aux particuliers les passer entr'eux, non plus que les autres Contracts, pour lesquels Notaires & Tabellions sont instituez, le tout à peine de nullité.

Police d'assurance : C'est un terme Italien ou Lombard, polizza, & signifie un Brevet ou Billet, à l'avanture dérive du latin pollicitato, en termes d'amour, c'est un poulet, les Castillan dit un papele : Néanmoins en la Mer du Levant, ce terme a passé et passe pour exprimer toutes promesses & conventions, notamment sur le fait de la marine.

Places :

## ARTICLE III

Assurances se peuvent diviser, parce qu'aucunes se font sur la marchandise, autres sur le corps de la Nef, autres se dressent ensemblément sur l'un & sur l'autre : Plus, elles se contractent pour l'envoy, autres pour le retour : Et diverses Polices se peuvent aussi stipuler en un mesme Contract.

## ARTICLE IV

Assurance est distinguée d'avec Bomerie, qui est argent à profit ou grosse avanture, parce que tel argent qui est avancé au Maistres du Navire, ou à ceux qui ont part au corps de Nef, victuailles ou marchandises, pour subvenir au radoub, vivres ou munitions, & autres choses pour la navigation, se restitue, & se paye profit & principal quand le Navire est arrivé à port de salut : Comme aussi tout y est perdu avec le naufrage ou périlication du Navire. En l'Assurance rien n'est avancé que la promesse de l'indemnité susdite : l'un et l'autre ont cela de commun, qu'ils prennent leurs effects de semblable événement.

## ARTICLE V

Pareillement, Assurance diffère du transport de deniers fait par mer, parce que tel transport de deniers se faisoit avec paction, de rendre ou transporter telle somme d'argent au lieu & au temps prefix, sous telle peine ou interest moyennant le convenu ; L'Assurance n'a point de temps limité pour le transport des marchandises, & si n'est sujet à peine ou interest, mais promet l'indemnité seulement du principal.

L'usage des lettres de change dont on se sert à présent, a diversy, & osté l'ancienne coûtume du transport des deniers : d'autant qu'avec moindre coust & danger l'on fait tenir argent en toutes les parties du monde, soit par mer ou par terre, dont l'interest ou le change, hausse ou diminue selon

le cours du change, & le change selon l'abondance ou disette d'argent, augmentation ou diminution du prix des Especes qu'il y a és Provinces ou Royaumes, tant de la part où il se baille, que où il doit faire tenir.

## CHAPITRE II Ce que doit contenir la police

### ARTICLE I

Le contract ou Police (l'invocation du Nom de DIEU permise) contiendra le nom de celui qui se fait assurer, avec declaration si la marchandise est à luy appartenant, ou si c'est par commission d'autrui, à qui elle appartient ; le nom du Maistre du Navire, sa demeure, le nom, le port, ou capacité de son Navire, le lieu ou premièrement ont esté chargées les marchandises, soit par barques, Heux ou bateaux, ou dans le mesme Navire ; le Havre d'ou il part, les routes et les Escales qu'il doit faire ; le Port où il va faire sa décharge, la Ville ou la Cité, en laquelle pour dernier reste la marchandise doit estre portée, soit dans le mesme Navire, ou par alleges : le nom de celui à qui elle va être consignée, & finalement le style ordinaire du Notaire.

### ARTICLE II

Assurances se peuvent faire sur toute sorte de marchandise, pourveu que le transport ne soit pas prohibé par les Edicts & Ordonnances du Roy : Toutefois, en prenant congé ou licence de sa majesté, Assurance se peut faire sur marchandises défenduës ; auquel cas la licence doit être notifiée à l'asseur, & spécifiée en la police, autrement l'assurance sera nulle.

### ARTICLE III

Il n'est besoin en l'assurance, spécifier la quantité ou qualité de la marchandise assurée : Si ce n'est or, argent, pierreries, munitions, armes, grains, dont le transport est défendu, quand il y aura permission de les faire sortir.

### ARTICLE IV

Plus, faut déclarer en l'assurance quand c'est vivres & fruicts, parce que les gardant ne se peuvent conserver sans coulage, empirance, pourriture, échaufeture ; C'est pourquoy elles doivent estres declarées en l'assurance pour deux raisons, l'une que le coust de l'assurance y est plus grand, l'autre parce que le règlement & l'observation des Avaries y est divers.

### ARTICLE V

En temps de Paix, assurances comme dit est, se peuvent faire sur toutes marchandises appartenant aux François, Espagnols, Flamans, Anglois, ou de quelqu'autre nation que ce soit. En temps de guerre ou d'hostilité, les Sujets de sa Majesté ne pourront prester ou suposer leur nom pour charger danrées appartenantes à ses ennemis : C'est pourquoy ces mots contenus en la Police (lesdites marchandises appartenantes à un tel, ou chargées sous le nom d'un tel, ou qui appartenir puissent, de quelque condition ou nation que ce soit) n'attirent, & n'obligent le personnier du païs estranger ennemy : Mais trop bien le Sujet de l'obeïssance de sa Majesté ; car s'il parvient à

connaissance que l'étranger ennemy y ait part, cela donne occasion de perte : Parquoy cette clause generale n'abstiendra l'Asseureur à subir l'indemnité de la perte, s'il n'y avoit licence ou sauf-conduit de trafiquer : Mais toûjours seroit-il besoin que l'Asseureur en fut adverty, & la permission exprimées & dattée en la police.

#### **ARTICLE VI**

Pour le regard de celuy qui se fait asseurer par commission d'autruy, ces mots, à luy appartenans, ou que appartenir puissent le designent personnier : Car s'il n'est associé, & soit simple Commissionnaire, doit user d'autres termes, sçavoir est, sur telle marchandise faire asseurer par tel, pour compte de tel, à luy appartenant, ou qui appartenir puisse : Ces mots lors attirent la personne de celuy qui est nommé, & non pas les marchandises d'autruy chargées par divers & autres connoissemens, reconnoissances ou charte-parties.

#### **ARTICLE VII**

Toute personne qui fera finesse, tromperie, ou malversation en sa cargaison, connoissement, affrètement & charte-partie pour surprendre son asseureur ; & qu'il en advienne inconvenient : La vérification faite de la fraude, l'assurance sera nulle, par cette raison l'Asseureur ne court les risques des empeschemens qui surviendront à cause des dettes, malversations, acquits mal dressez, droits non payez par le Marchand chargeur.

#### **ARTICLE VIII**

Deux choses doivent estre conformes & relatives à la Police. La première est le connoissement ou la reconnoissance que fait le Maistre du Navire, du nombre & qualité des marchandises chargées en son bord, lequel connoissement doit en outre contenir la marque de la marchandise : à qui elle va consignée : sil elle est bien ou mal conditionnée, & le prix du fret : D'iceux connoissemens se doivent faire trois copies, l'une demeure pardevers le Marchand chargeur, l'autre se delivre avec les lettres et paquetss d'adresse au Maistre du Navire, le tiers s'envoye par autre Navire, ou par terre par les Messagers ou Postes ordinaires, à celuy qui doit recevoir la marchandise.

#### **ARTICLE IX**

La facture ou cargaison doit pareillement estre conforme, tant au connoissement que Police : & doit contenir sommaire declaration de la sorte & quantité des marchandises chargées, avec souscription ou intitulement du nom de celuy à qui elles vont & appartiennent, le nom du Maistre ou du Navire auquel elles sont chargées, & le nom certain à qui elles vont consignées, la marque d'icelles, & le compte du prix qu'elle coûte, tant par achapts que frais, mises & avaries ordinaires, comme sont emballages, enfonçages, chariages, droits, avec provision de celuy qui fait ou adresse la cargaison, coust de l'Assurance : Comme si pour asseurer mil livres à quinze pour cent, il faut cent cinquante livres : il est licite de faire asseurer lesdites cent cinquante livres, & mettre en ligne de compte vingt deux livres dix sols pour le coust de l'Assurance, & ainsi consequemment de plus ou moindre somme.

#### **ARTICLE X**

Sur ce convient noter, combien qu'il soit à la liberté du Marchand chargeur, de faire assurer le tout, ou portion de sa marchandise, toutefois advenant Avarie, rachapt, ou composition. Il faut qu'il employe l'assurance du total, dresse sa cargaison en la manière susdite, afin de faire la repartition ou contribution au marc la livre, non seulement sur les sommes assurées, mais aussi sur ce qui reste à assurer, dont luy chargeur a pris ou réservé le risque sur luy.

#### **ARTICLE XI**

Pareillement pour éviter abus, & les grandes négligences qui se trouvent aux Marchands chargeurs quand ils sont assurez du tout : Seront tenus iceux, suivant l'ordre des autres places ou Bourses, courir le risque de dix pour cent, qui est le dixième de leur cargaison, pour lequel dixième ils contribuèrent aux avaries, rachapt ou compositions quand elles surviendront.

#### **ARTICLE XII**

Sur l'évaluation des marchandises il advient de grands discords ; car aucuns ont tenu que l'estimation devoit estre faite, eurégard au temps de la perte, autres au temps que le Navire est arrivé à port de salut : les plus recens sont d'avis qu'il faut regarder au temps de l'achapt ; ce qui ce pratique en la perfection des cargaisons & factures.

#### **ARTICLE XIII**

Derechef les estimations se peuvent faire en la Police, mais si elles excèdent la moitié, tiers ou quart du juste prix, quand il advient perte l'Assureur en prend dessésé, prenant pour maxime que l'assuré ne peut recevoir profit du dommage d'autrui : Or si telles estimations avoient lieu, non seulement donneroient occasion aux infinies pertes, mais aussi l'assuré seroit sa condition meilleure, que si les danrées arrivoient sauvement ; Partant comme frauduleuses & pleines de deception, elles se reduisent à qu'a cousté la marchandise lors de l'achapt, soit à temps ou argent comptant : Et si elle provient de troque, au prix qu'elle valoit, prix courant lors de la troque. A quoy il sera adjouté toutes les mises & fraix, comme il a esté dit cy-dessus parlant des factures.

#### **ARTICLE XIV**

En marchandise assemblée de longue-main, comme toiles de curage, cauenas, draps, mercerie, ou autres danrées, procédant de la manufacture de celui qui les envoie, les prix est douteux & disputable. Car si elles ne sont estimées par la Police, les derniers assureurs n'en voudront tenir compte qu'au prix qu'elles coustent & ce faisant, celui qui fait l'envoy perdoit le temps de l'amas, ou le profit qu'il espère sur la manufacture. Pour éviter tout débat, il sera plus certain les estimer par la police, & les taxer à prix raisonnable ou prix courant ; afin que l'Assureur qui par sa signature aura ratifié le prix, par après ne puisse disputer.

#### **ARTICLE XV**

L'Assureur en tout se confie en la prud'homme de son assuré ; car nonobstant que le marchand chargeur expose sur sa police, les pactions & conditions sous lesquelles il entend se faire assurer ; toutefois l'assureur lors qu'il signe la somme, il n'entre en conférence verbale avec l'assuré, il lit seulement ce qui est écrit au dessous du style d'icelle police, sans voir la sorte, la quantité, ny qualité des marchandises, suivant en cela la relation, prud'homme, & fidélité de son Marchand

chargeur, présuposant qu'il soit loyal en sa trafique : S'il fait autrement, il ne faut trouver estrange perte arrivant si comme le pupille, la vesue, l'absent, qui ne peuvent ou ne doivent estre trompés, l'asseurur forme les deffenses & les exceptions sur le dol & fraude de son assureur, ausquelles il est recevable les prouvant.

#### **ARTICLE XVI**

L'interest des estimations redonde sur les derniers assureurs, parce que combien que les Avaries se répartissent au sol la livre, le ressortiment du trop assuré se fait, non pas au marc la livre, mais selon la postériorité des dates : Comme s'il y a deux mille escus d'assurez par Pierre, de draps à porter en Portugal : contenant tant d'aulnages, chacune aulne estimée par la police à cinq livres l'aulne, il y aura dix marchands qui auront assuré, prins le risque, péril & fortune du transport par mer chacun de deux cent escus : s'il advient perte ou naufrage au navire, ledit Pierre fera son délais (qui est pacte de dénonciation de la perte ou naufrage arrivé) contenant déclaration qu'il entend estre payé des sommes assurées dedans deux mois. L'interest des derniers assureurs, en ce cas est de s'informer si les draps avoient coûté le prix de cinq livres l'aulne ; car si les draps n'avoient pas coûté cinq livres l'aulne, & qu'il fust veritable qu'ils n'eussent coûté que trois livres quinze sols, qui seroit cinq cens escus de tare sur l'estimation susdite, le dernier & pénultième assureurs ressortiront pour les sommes, qui est chacun deux cens escus, & l'autre d'après, qui est le tiers dernier, ressortira pour la moitié de la somme, qui est cent escus, & ne seront tenus payer aucune chose de la perte, au contraire iceluy Pierre sera tenu leur payer demy pour cent, pour la peine d'avoir signé, & couché la partie sur leur livre.

#### **ARTICLE XVII**

Le pareil sera si la somme excède les deux mille escus, comme si au vray coust principal lesdits draps avoient coûté cinq livres l'aulne, & que pour les expédier & les envoyer hors, il luy eust coûté quatre ou cinq cens escus : En sorte qu'en principal, frais & mises, le tout revint à deux mille cinq cens escus : toutefois il n'est assuré que deux mille, perte avenans, les assureurs ne payeront que les sommes, à sçavoir chacun d'eux cent escus, mais s'il n'y a perte du total, ains seulement avarie, l'avarie sera répartie non seulement sur les deux mille escus, mais sur les deux mille cinq cens.

#### **ARTICLE XVIII**

Pareillement l'Assuré peut faire ressortir & tirer hors du péril les derniers Assureurs : Si au lieu de charger pour deux mille escus de marchandise, il n'en charge que pour douze ou quinze cens.

#### **ARTICLE XIX**

S'il advient que les Assureurs ou aucuns d'eux, après avoir signé en quelque police se repentent, ou ayent peur, ou ne voudroient assurer sur tel navire, il sera en leur liberté de le faire reassurer par autres, soit en plus grand ou moindre prix : mais pour cela ne se pourra désobliger que le chargeur ne s'adresse directement à eux, parce qu'ayant par leur seing donné leur promesse, quelques protestations, assignations qu'ils fassent au contraire, ils ne pourront se désobliger dans le consentement de l'assuré.

## ARTICLE XX

Si l'assuré doute aucune des debtes de ses assureurs n'estre suffisante, il se peut bien faire réassurer, en cas que celui-là ne fût point suffisant de payer la perte, advenant à la première contrainte ou refus d'iceluy, ou par sentence du juge.

## CHAPITRE III

A quoy l'Assuré est tenu perte advenant au Navire

### ARTICLE I

Perte avenant au Navire ou marchandises assurées, le Marchand chargeur fera faire son Delais par le Greffier, Notaire, ou Sergent Royal à ses assureurs avec déclaration qu'il espère estre payé des sommes que chacun assuré dudit jour en deux mois.

### ARTICLE II

Pendant ce temps il donnera ordre de retirer les attestations de la perte, fera vérification de ses connoissemens, & certifiera sa cargaison véritable ; car nonobstant son Delais, avant que recouvrer sa perte, il est sujet à trois choses. La première il doit fournir d'attestation valable de la perte ou prise ; contenant l'heure & le lieu qu'elle est advenue, si faire se peut. La seconde, de la charte-partie, ou connoissement deuëment vérifiée. La tierce, de la facture ou cargaison, juré & certifié véritable, si tant est que par la police la marchandise n'ait pas esté estimée : Outre il prestera le serment qu'il n'aura fait faire aucune autre assurance, soit en cette ville ou ailleurs, que celle-là dont il demande répétition ; Delivrera les pieces susdites s'il en est saisi & requis, mais toujours en rigueur sera-il contraint de les produire dans les deux mois. Apres ces choses fournies, si les assureurs veulent les debatre faire le pourront, si dedans la première ou seconde assignation pour le plus le differant se peut décider. Mais s'ils tombent sur des preuves, ou s'ils offroient vouloir faire nouvelles attestations pour retarder le jugement, les Prieur & Consuls tireront outre, condamneront chacun desdits assureurs, à payer par provision les sommes qu'ils auront assuré à la caution juratoire du Marchand chargeur, s'il est notoirement sufisant : S'il est Estranger, fournira de caution valable, parce que si le marchand succombe en fin de cause par sa temeraire poursuite, il sera condamné aux interests du jour du payement.

### ARTICLE III

S'il a plusieurs polices d'Assurance faites sur une même cargaison, soit en mesme ou en diverses villes, ou sous divers Seigneurs : Celle qui est antérieure en datte preferera les autres : S'il y a ressortiment, les derniers assureurs soit en perte ou en gain retireront leurs seing, en leur payant demy pour cent : Par condition que les Ressortimens faits pour cargaison à sortir du havre de Dieppe, Fescamp, Honnefleur, ou autres lieux de la Coste de Caux seront notifiées à Roüen, quinze jours après que la Navire en laquelle l'Assurance sera faite aura singlé en mer. Si de Fandres, Angleterre, Portugal, Noorvegue, Moscovie dedans cinq mois ; De la coste d'Italie, Essores, Perou, Brazil & Indes, & autres semblables voyages, un an.

## CHAPITRE IV

## Du moyen d'asseurer ce qui est perdu

### ARTICLE I

Combien que ceux qui n'ont pratiqué le commerce & l'usage d'Assurance, trouvent estrange de faire renaistre, & mettre sur une chose perduë par le moyen de l'assurance ; par lequel il est permis pouvoir faire assurer ce qui n'est plus en essance : Toutefois cela a esté mis & introduit en usage, pour bon respect de toutes Nations approuvé, au moyen, que lors du contrat de Police fait & signé, la perte & periclitation ne se peut sçavoir : Ce qui se presumera par le laps du temps intervenu depuis la perte jusques à l'heure de la signature. Anciennement la presumption se compatoit, nombrant heure pour lieuë, depuis le lieu de la perte advenuë en la mer, jusques au prochain port de terre ferme, & dudit port jusques au prochain lieu où fut fait l'assurance : Et d'autant qu'il seroit difficile de particulariser à quelle heure du jour la perte auroit esté faite, mesmes l'assurance, l'on prend l'un & l'autre fait pour advenu à midy : Les modernes ont trouvé des abus en telle computation, comme estant le temps trop long ; & partant l'ont restraint, & advisé qu'il faut aussi oster les occasions du dol, qui pourroient advenir par celui qui fait faire l'assurance : Ce que par cy-aprez sera observé, & computés à ce regard deux heures pour trois lieuës.

### CHAPITRE V Des Avaries

### ARTICLE I

L'Assesseur est tenu d'indamner son Marchand des frais, mises, avaries, & empirances qui surviennent à la marchandise depuis qu'elle a esté chargée, dont le tout est compris en ce mot Avarie, qui reçoit plusieurs divisions. La première est dite commune ou grosse avarie, celle qui advient par jet, pour rachapt ou composition, pour cables, voiles ou mast coupez, pour la salutation du Navire & Marchandises, dont le desdommagement se prend sur le navire & marchandises ; c'est pourquoy elle est dite commune. Quelquefois, elle est prise pour avarie qui excède dix pour cent.

### ARTICLE II

Comme aussi Avarie, est celle qui advient par tormente, faute du Maistre ou du Navire, pour pilotages, touages, lamanages, ancrages, mouilleure d'eau, ordinairement est prise pour avarie, qui est au dessous de dix pour cent.

### ARTICLE III

Derechef aucunes avaries concernent le Navire, autres la marchandise : Bref avarie est proprement le coust extraordinaire qui survient à la Nef & marchandise après qu'elles sont expédiées.

### ARTICLE IV



Avarie qui concerne la marchandise est empirance, pourriture, degat, mouïllure d'eau, racoutrage, visitation & appretiation, sauvages & autres semblables choses si elles procedent par fortune de mer, mauvais temps, ou pour avoir le navire fait eau, touché, abordé par les Pillars, tiré à coups de canon, le tout fait arrester & apprecié. Repartition est faite au Marc la livre, selon l'ordre par cy-après.

#### **ARTICLE V**

Mais au prealable celuy qui reçoit, ou doit recevoir telles marchandises empirées, en doit faire instance, pour n'être conditionnées selon que le porte le connoissement ; mesmes se doit mettre au devoir, rabattre iceluy dommage au Maistre du Navire, & s'informer diligemment s'il y a de la faute ou de son Navire, jusques à le faire convoquer en justice & faire la visitation. Si le Maistre est trouvé incoupable, celuy à qui elle est adressée la recevra avec les attestations du dommage pour en avoir restor ou ressource, & dédommagement sur les assureurs, sans que le Navire y participe.

#### **ARTICLE VI**

D'autre part s'il découvre que l'empirance, ou l'avarie procede de la faute du navire : comme s'il n'avoit ses escoutilles & le tillac bien calfeuté, qu'il ne fut bien estanch, qu'il y eu faute de bon radoub, que par ce moyen l'eau entrat dedans, eut gasté ou empiré la marchandise ; le Maistre portera le dommage, dont rabais luy en sera fait sur son fret, sans que l'assureur ou la marchandise y contribü. Et generalmente le maistre porte tout ce qui advient par sa faute, ou de son navire quand il y a dequoy payer, ou que l'avarie n'excede son fret : Si elle excede, & qu'il n'y ait moyen de restor, l'assuré est tenu faire ses diligences par droit de baraterie de patron, & faire apparoir d'icelles, faites en premières instance, avant que se pouvoir adresser sur les assureurs.

#### **ARTICLE VII**

Avarie est aussi, ce qui advient par la faute des guindages ou descharge dudit navire, comme si ledit navire n'estoit en Quay ou Rade, les amarres & cordages ne fussent bons, ou si deschargeant la marchandises les guindages rompissent, que la marchandise ne fut bien agrappée, tombant sur le quay, dedans la mer, ou dedans le mesme navire, c'est le dommage dudit maistre. Après avoir esté delivrez à sauvement sur le quay, les Bourgeois, Maistre & Compagnons sont dechargez : Cependant neantmoins l'assurance court les risques : Le risque par les barques & bateaux de service, court jusques au lieu de leur dernière descharge : auquel les maistres desdites barques & bateaux sont sujets à pareil périls des guindages, amarres & descharges, jusques à estre livrées les marchandises entre les mains de ceux de la charruë, & ceux de ladite charruë, jusques à estre mis hors, sur le talud en sauveté.

Du quay, transport s'en fait ès seules & magasins du propriétaire ou commissionnaire, dont pareillement l'assureur court la risque ; mais aussi les Charretiers & Brouetiers sont responsables depuis qu'ils l'ont prise sur le quay, jusques à ce qu'elle soit à sauvement au magasin ; car autrement elle n'est cencée, ny réputée avoir esté mise en mains, & possession de celuy qui les doit recevoir.

#### **ARTICLE VIII**

En grains, vin, sel, conserves, figues, raisins, oranges, melasses, harenc, olives, & autres provisions de vivres : par ce qu'il advient quelque fois avant estre deschargées qu'elles sont empirées, ou se

gardans dans le navire s'eschauffent, aigrissent, fondent, empuantissent, coulent, se gastent l'un l'autre l'asseur ne porte nulle telle sorte d'avaries ; mais si par tourmente ce que dessus fut advenu, par jet fait en mer, pillerie ou déprédation, l'asseur payera l'avarie si elle excède pour le regard desdits vivres cinq pour cent.

#### **ARTICLE IX**

Si le Maistre du navire charge marchandises incompatibles : comme si au bas sous le premier tillac il y avoit raisins, alum, figues, ris, grains, sel, ou autres semblables danrées : Et entre deux tillacs au dessous du premier il charge vins, huiles, olives ou autre marchandise qui coule , & que par lesdits coulages la marchandise bas fut gastée, apréciation sera faite du dommage lequel tombera fur le Maistre , fans que l'asseur y contribué.

Jugement d'Oléron II

#### **ARTICLE X**

Parquoy les Maistres du navire prendront garde, que pour accommoder leurs marchandises, ils mettent bas celles qui coulent, & dessus les plus seiches.

#### **ARTICLE XI**

D'autre part, si en bas il y a marchandises incompatibles dont l'une gaste l'autre, ce n'est la faute du Maistre de navire, s'il y a Facteur ou Commissionnaire dedans, présent a la charge ; mais du Facteur lequel y doit y prendre garde, & ne permettre le mélange des danrées incompatibles. Si le Maistre de son chef les veut entremêler, le Commissionnaire doit protester, alors, s'il survient empirance elle tombe sur le Maistre en déduction de son fret, autrement sur le Marchand chargeur sans espoir de restor sur l'asseur , parce que c'est la négligence, ou de son Commissionnaire , de laquelle l'asseur ne répond.

#### **ARTICLE XII**

Les Lamanages, Touages, Pilotage , Suages se payeront, sçavoir est en marchandise de grand valeur deux tiers, en Marchandise de peu de valeur, dont le fret vaudra autant que la marchandise, seront partages par la moitié : S'ils ne se peuvent accorder sur l'un ou l'autre règlement, le Navire ou fret seront estimez, par aprez les marchandises payeront au marc la livre les susdites avaries.

#### **ARTICLE XIII**

Pilotages sont dérivez des Pilotes qui se prenent par les Maistres de navire, entrant ou sortant des havres, ou passans par des costes & passages dangereux.

#### **ARTICLE XIV**

Lamanage est pris pour les barques , ou petits bateaux qui vont au devant des navires quand elles entrent au port pour les aider, & il est dit lamanage, comme labourant , & travaillant à mener les

navires avec cordes , crocs, harpins, avirons, & autres instrumens du navire dont s'aydent les barqueroles.

#### **ARTICLE XV.**

Suage est le coust des greffes, ou suif; qu'il faut pour dorer & conserver le Navire, quand il est prest a partir afin qu'il coule et fende mieux les vagues.

#### **ARTICLE XVI**

Touage est proprement ce qui est payé dans les rivières pour haler les Navires, & les conduire tōjours au fil de l'eau , qui se change toutes les marées de Roüen au havre; en quōy sont, compris les Pilotes, pour éviter les sablons de Quille-bœuf, & les dangers du piège de Caudebec.

#### **ARTICLE XVII**

Il y a guindages, qui est la charge & décharge de la marchandise que font les compagnons, ausquels l'on fait quelque honnesteté, qui est réduite volontairement sans en faire usage a deux sols six deniers pour tonneau : De toutes les choses susdites, l'asseurur est exempt.

#### **ARTICLE XVIII**

Le Marchand charger est sujet à toutes ces menuës dépenses, la marchandise d'autrui, que l'on dit marchandise passagère n'est sujette au suage, touage, . n.y a la contribution des chausses ou pot de vin du Maistre, si pour cause expresse le connoissement ne le contient.

#### **ARTICLE XIX**

Derechef les lamanages , pilotage , touages ne sont toujours de nécessité, le Maistre du navire peut bien éviter tous ces fraix extraordinaires : De sorte que les mettant en compte le Marchand frèteur les peut rejeter, s'il ne luy appert estre loyaument payez : La contribution se fait en ce cas , non pas à la valeur de la marchandise, mais de ce qu'elle occupe de lieu en. la Nef à tant par chacun tonneau.

#### **ARTICLE XX**

Si par fortune de temps on fait perte de câbles , ancres , voiles, mast , cordages du Navire, la marchandise n'y est contribuable , mais tout ce dommage tombe sur le Bourgeois de la Nef.

#### **ARTICLE XXI**

Mais si pour la salvation. de la Nef & marchandises : En cas de vents impetueux , grande tourmente , que sans fraude & déception il fut besoin couper cordages, masts, abandonner les voiles au gré du vent, faire jet des marchandises, ou des utenciles du Navire : Ou si estans en rade facheuse entre les mains des pillars, l'on fut contraint de faire ce que dessus ; la perte sera estimées sur les marchandises restantes, & sur le corps de la nef & apparaus , ou sur le fret à l'option du Maistre : Contribution en sera faite au sol la livre, s'entend que le compte du fret sera fait non seulement de la marchandise restante, mais aussi de celle qui est jettée, autrement le Maistre du Navire ne sera tenu contribuer, afin qu'il ne soit surchargé de double perte, sçavoir du fret de la chose jettée, & de la contribution au jet ; Mais au regard des assureurs, sont tenus d'indemniser l'assuré.

#### **ARTICLE XXII.**

Semblablement si faisant jet les marchandises restantes souffroient dommage pour cause & raison du Maistre, contribution sera faite comme dessus ; soit qu'une portion, ou le tout soit gasté, sans avoir égard si le dommage intervenu seroit plus, ou moindre que la contribution de la chose jettée : Vray est si elle procédoit d'ailleurs, comme si la houle ou la vague avoient mouillé en quelque coin du navire la marchandise sans sinistre occasion du jet, il n'y aura contribution entre les susdits Assureurs nonobstant payeront les avaries de la mouilleure.

#### **ARTICLE XXIII**

Le mesme ne sera observé pour le corps de la Nef, parce que si faisant Jet elle a reçu dommage, les marchandises ne contribueront pas audit dommage : d'autant que le Maistre du Navire reçoit profit à cause du fret, si ce n'est que les Facteurs ou Marchands passagers estans en la nef, pour prévenir plus grand orage, auroient tous consenty à la traction du Navire : pour toujours plus aisément sauver ladite marchandise, auquel cas tel dégât sera avarie.

#### **ARTICLE XXIV.**

Si le foudre avoit endommagé le Navire sans toucher à la marchandise , ladite marchandise ne doit rien, le mesme s'il a touché à la marchandise sans offencer le navire.

#### **ARTICLE XXV.**

Si l'un & l'autre a paty, chacun porte sa perte., mais celui qui est l'assureur portera à sa cote part le dommage de ce qu'il aura assuré.

#### **ARTICLE XXVI**

En fait de contribution les marchandises à fret ne contribueront pas seulement, mais aussi les Marchands passagers, non à cause de leurs personnes, mais des pierreries, or, argent, ou précieuses danrées qu'il porteront sur eux.

## **ARTICLE XXVII**

Sera faite l'estimation, non au regard de ce qu'ils occupent ou tiennent de place en la Nef, mais a sçavoir de celles qui sont jettées au prix de la cargaison, & de celles qui restent au prix qu'elles valent en l'essence comme elles sont.

## **ARTICLE XXVIII**

Si pour Soulager le Navire trop chargé , entrant au port & rade fascheuse , il convient décharger portion des marchandises en des barques; & que les barques & les marchandises descenduës en icelles se perdissent, elles seront aussi bien avarie comme le fret d'icelles. Au contraire si les barques arrivent à sauvement, & la navire perit, la marchandise desdites barques sauvée ne contribuera , car ce qui est mis en barques est au lieu du fret, lequel ne vient point en contribution si la navire n'est sauvée, c'est à dire ce qui est jetté, & la navire soit perduë on ne contribuera & ne sera avarie, car il n'y a avec qui contribuer. Si après le jet la chose jettée est recouverte elle ne contribuë point , ains est restituée au propriétaire payant le sauvetage, non plus ce qui est jetté ou mis aux barques sauvées le Navire estant perdu.

## **ARTICLE XXIX.**

Mais si la Navire estant enfondrée en un hable ou havre, & que pour la relever fut nécessaire faire jet de marchandise, & qu'après estre levée suivant sa route elle fut submergée , & qu'aucuns des Marchands entremissent des plongeurs, pour retirer le plus qu'on pourroit des marchandises : Ce qui est tiré par les plongeurs contribuera au jet susdit ; mais si long-temps au précédent il y auroit eu autre jet en pleine mer, ce qui est retiré par les plongeurs ne contribuera. La raison de la diversité est, qu'au premier cas le jet est pour relever la navire enfondrée : au second, combien que le jet soit fait pour éviter plus grande tourmente, toutefois il ne semble avoir esté fait pour la salvation, puisque la navire long-temps a esté peruë.

## **ARTICLE XXX**

Les marchandises deschargées en barques pour transporter par la rivière : Si les barques se perdent il n'y a quoy contribuer avec celles qui restent au grand Navire, d'autant que ce n'est pas pour soulager le Navire, mais seulement pour les transporter en la puissance du propriétaire : l'asseurur nonobstant court telle perte sans qu'il puisse imputer qu'on les pouvoit transporter par terre, ou bien attendre quelque autre commodité.

## **ARTICLE XXXI**

Si pour sauver la navire & marchandise , le Maistre ou le Marchand avoient promis à ceux qui fairoient le sauvage, la tierce partie , ou la moitié de ce qui seroit sauve : Nonobstant telle paction ils ne pourront estre contraints de payer la moitié, tiers, ou quart du sauvage ; mais seront honnestement salariés de ce qui leur appartiendra, à l'estimation de gens à ce reconnoissans, ou par justice.

## **ARTICLE XXXII**

Ce qui est jetté, s'il est recouvert doit être restitué à qu'il appartient, parce que ce n'est pas chose abandonnée, mais forcément mise à l'incertitude de la mer, qui ne prive le propriétaire du droit de la vendiquer entre les mains de celui qui l'aura recouverte payant le sauvage, à quoy est tenu prester aide & confort le Juge du lieu.

## **ARTICLE XXXIII**

S'il y a coutume du pays, au contraire comme en aucuns endroits du pays de Bretagne : quiconque ne prend un bref ou certificat des Juges en la Vicomté de Lyon, que le vulgaire dit parler aux hébrieux, au lieu de dire un Bref Et le Navire se perd ou sumerge en la coste, le tout est applicable au Seigneur du lieu ; en prenant le Bref ils évitent la confiscation : Partant seront tenus les Maistres de Navire suivre la coutume des lieux , prendre tous congés, certificats & Brefs, faire les hommages qu'il conviendra, & payer les droits où ils seront deubs, sur peine de respondre en leur corps & biens des dommages qui surviendront.

## **ARTICLE XXXIV**

Revenant au jet, la première chose qui doit estre jettée seront les ustenciles de la Nef, comme vieux câbles, sougon, ou foyer à faire & tenir le feu, Artillerie qui sont peu de service pèsent néanmoins beaucoup, par après les coffres & hardes des compagnons : Si pour cela la Navire n'est allégé de tourmente, seront aprez jettées les marchandises d'entre deux tillacs ; & s'il faut venir à celles d'en bas, & qu'il y ait huiles entre les marchandises, sera la première prise, par ce qu'ordinairement elle appaise & adoucit la tormente de la mer.

## **ARTICLE XXXV**

Apres la tormente passée, & les dommages soufferts, le Maistre pour restaurer son Navire peut prendre argent sur la quille, vendre de la marchandise au prix de la cargaison, ce que ne luy sera permis en autre cas : car s'il en prenoit, il la payeroit au prix qu'elle vaudroit en son dernier reste.

## **ARTICLE XXXVI**

S'il est fait vente par le Maistre, ou équipage, pour la salvation du total, comme aucune fois il advient, ils seront accomplis, & la despense d'iceux mise sur la Nef, & la marchandise selon l'ordre susdit.

## **ARTICLE XXXVII**

Au chapitre du devoir du Greffier, il est traisté de la répartition des Avaries : Maintenant il faut toucher dans quel temps ils se devront notifier, afin de couper chemin à tous débats qui en pourroient survenir : l'Assuré sera tenu de notifier à ses Assureurs les avaries de la marchandise, à sçavoir pour chose advenue au Havre, Dieppe, Fescamp, Honne-fleur, dont la charge aura esté faite en l'un desdits havres, quinze jours aprez la descharge, durant lequel temps il sera sommer les Assureurs de voir le dommage, assister à l'estimation s'ils voyent que bien soit : S'ils ne se trouvent, ou ne se veulent trouver après l'assignation faite à domicile, le Marchand fera dresser ses

attestations & les estimations, pour ensemblement avec les connoissemens & cargaisons faire dresser les departissemens, & let tout communiqué à six semaines, ou bien deux mois aprez la descente ausdits Asseureurs, pour estre procédé suivant le règlement contenu ausdits chapitres : Pour Asseurance faite à Roüen ou à Paris, seront pris quinze jours d'avantage, si l'avarie apert en la charge ou descharge faite : Au pays de Flandre, Angleterre, Bourdeaux, basse-Normandie, Bretagne, dont l'Asseurance sera fait à Roüen ou à Paris dedans trois mois ; Et d'Espagne, Portugal, Barbarie, Moscovie, Norovegue, & semblables lieux dedans six mois : Et de Marseille, coste d'Italie, Brazil, Guinée, Castel de Mine, & autres tels lointains voyages dedans un an, ledit temps passé ils ne seront recevables quelques excuses qu'ils proposent à donner avaries en compte.

## CHAPITRE VI Des rachapts ou compositions

### ARTICLE I

Les navires & marchandises estant depredeés par Pillars ou Escumeurs de mer, soy disans amis, consoederez, ou ennemis declarez ; l'on a coustume de poursuivre le rachapt, ou faire composition ; Si elle est effectuë elle est avarie en principal, mises, & autres accessoires sur la valeur du navire ou fret, & sur la marchandise, comme il a esté dit au précédent chapitre. Mais si le pillart desrobe portion de la marchandise, & qu'il laisse aller le reste, ce qui est dérobé n'est avarie : car la perte tombe sur celuy à qui elle appartient ; s'entend si dans la Nef il y a marchandise appartenant à d'autres ; car qui perd, perd, mais au regard des asseureurs, sera reparty sur le reste de la marchandise de celuy à qui appartient celle qui est déprédée, laquelle estoit asseurée. Le mesme sera si le pillart robe cables, armes, vivres, munitions, ou autres choses du Navire, le dommage sera sur le Bourgeois ou propriétaire de la Nef, sans que la marchandise y participe : Toutefois si portion d'icelle, ou quelques ustanciles du Navire auroit esté concédés pour éviter plus grand ravage, le tout sera réparty comme rachapt & composition.

### ARTICLE II

Les Maistres du Navire perdent leur fret de ce qui est robé, perdu, ou déprédé ; mais si par connivance qu'ils practiqueront avec les pillars, ou si par leurs supplications ils fissent tant envers iceux, qu'ils obtinssent quelque portion de la marchandise en lieu de leur fret, seront nonobstant tenus la restituër à qui elle appartient, payant le fret de ce qui est restitué : Semblablement s'ils sont payez par les Pillars de leur fret, ils rapporteront les deniers qui seront repartis au marc la livre sur la valeur de la marchandise robée, & fret.

### ARTICLE III

En rachaps ou compositions sera observé ce Règlement : Si le Navire est en lieu, que le Maistre puisse donner avertissement de son infortune à son Marchand, & que sans danger, à cause du séjour il peut attendre la response, il ne doit payer la composition, & le hazarder derechef à la mer ; jusques à ce qu'il ait avis de son Marchand chargeur ; lequel communiquera le tout à ses Asseureurs, afin d'avoir le consentement, & nouveau pouvoir de pourchasser & conclurre, ou ratifier le rachapt, selon que la nécessité le requerra ; Mais s'il est en lieu dont il ne puisse donner avis si promptement, qu'il y ait danger à la demeure : Le Maistre du Navire prendra le conseil de sept les plus suffisant de son équipage, s'ils trouvent que pour le bien & profit de la marchandise & Nef, il faille faire ledit rachapt pour éviter la perte totale : Ils pourront en telle nécessité composer

jusques à concurrence de vingt cinq pour cent, que les Asseureurs seront tenus, courir encore qu'il n'ait donné leur consentement.

S'il n'y a assurance faite le Marchand chargeur sera tenu d'accepter, & payer les lettres d'eschange qui pour ce seront remises sur luy, à la raison desdits vingt cinq pour cent, & à la valeur de sa marchandise ; Les Bourgeois de la Nef fourniront semblablement vingt cinq pour cent à la valeur de leur Navire, ou total fret, ou y renonceront ; le tout à peine de payer tous les dépens dommages & interests du change & rechange, protestation & courses s'il y a assurance, combien que la lettre d'eschange s'adresse au chargeur ; toutes-fois les Asseureurs seront tenus nantir chacun les vingt-cinq escus pour cent des sommes qu'ils auront assurées. Sauf par après à compter exactement, s'il y a plus ou moins pour la répartition de ce qu'il faut pour la contribution du Navire & marchandises, afin que rien ne retarde le payement.

#### **ARTICLE IV**

Le mesme sera permis au Facteur ou Commissionnaire qui va pour la conduite ou négociation de la marchandise ; pourveu qu'il n'y ait suspicion de dol & fraude, & qu'ainsi le faire il fut de besoin pour la salvation du reste.

#### **ARTICLE V**

Pourront en autre cas faire frais ou avaries pour la récupération, amélioration, réintégration de la marchandise jusques à dix pour cent, sans le consentement dudit propriétaire & assureur : Pourveu que lesdits frais soient nécessaires, utiles & profitables, & qu'ils fussent faits en lieu, d'où il ne se peut donner si prompt avis, où qu'il y eut danger ou retardement : de tout il sera fait attestation valable, pour répartition estre faite selon l'ordre susdit.

#### **ARTICLE VI**

Si l'avarie excède dix pour cent, & qu'il fut de besoin vendre portion de la marchandise déjà gastée pour esviter plus grande ruine, & qu'il n'y eut moyen d'en avertir le propriétaire, la nécessité le requérant, le maistre fera sa réquisition en jugement pardevant le Juge Royal, pour estre député quelqu'un avec luy pour vérifier & vendre la marchandise : de tout il rapportera procez verbal, tiendra compte, & sera raisponsable par corps de ce qu'il aura négocié.

#### **ARTICLE VII**

Revenant aux prises de Navire : Si le Patron est contraint d'abandonner son navire & marchandise, & néant-moins il y ait espoir la pouvoir retirer par quelque rachapt ou composition ; il en conferera avec son marchand, & le marchand avec ses assureurs : lors d'un commun accord ils donneront ordre le plus promptement qu'ils pourront, de renvoyer le mesme Maistre, ou quelque autre personne pour luy, ou bien adresseront la commission à qui ils verront bon estre, en ce cas le Maistre est tenu de contribuer à l'équipolant de son fret ou valeur de la Nef. D'autre part si le pillart laissoit aller le Navire, & qu'il eût seulement retenu la marchandise, dont le rachapt fut poursuivy comme dessus, le Maistre sera tenu à la contribution, à la raison de ce qui luy peut revenir de son fret des marchandises, & fournir de Navire suffisant pour la recharge d'icelles, comme il sera dit au traité de barraterie. Si le Patron après la sommation ou protestation faite, est refusant de rachapt ou recharge, il sera privé de son fret, mais contribuant, il sera payé jusques au lieu où il aura esté pris ; soit fret qui luy soit deû à cause de la charte-partie passée, ou fret



passager : S'il fournit d'un autre navire pour la recharge, il sera payé de son total fret, suivant le contenu de sa première charte-partie ou connoissement.

## **ARTICLE VIII**

Mais si par composition, sentence de justice, ou arbitrale, le Marchand chargeur a esté condamné payer au déprédateur le fret de ce que doit la marchandise pour quitter le Navire : rapportant attestation, les marchandises restituées sont quittes du fret, jusques au lieu auquel elles ont esté déprédées.

## **ARTICLE IX**

En résolution, le navire & marchandise estant déprédées, s'il y a espoir de recouvrance, le chargeur sera tenu demander le consentement à ses assureurs, s'il est en lieu & place, ou sans péril de retardement il le peut faire, sinon il suivra l'ordre susdit, fera sommer le Maistre de contribuer : & l'un & l'autre, sçavoir est le Maistre & l'assureur seront tenus répondre clairement du faire ou du laisser à la première sommation faite à personne, ou sur le second défaut de l'assignation faite au domicile, sans tergiverser, user de réponse ambiguë : car pour le fait du Maistre, sa réponse incertaine équipollera refus de contribuer, partant sera privé de son fret : l'Assureur au contraire, sa taciturnité ou douteuse réponse, l'abstiendra à payer les frais & principal du rachapt : d'autant que s'il ne veut contribuer, il doit déclarer qu'il se contente de la perte du principal, s'il ne le déclare, l'on suppose que tacitement il preste son consentement, ce qui s'observera en pareil cas, pour ce que les matières d'assurances doivent promptement s'expédier comme très provisoires, spécialement en rachapts ou compositions, d'autant que chacun moment de temps apporte changement de nouvelles de perte ou gain : Aussi, il ne seroit pas de raison que le Marchand chargeur attendist l'événement de la chose, la résolution du faire ou du laisser.

## **CHAPITRE VII**

### **Des Délais ou délaissemens**

## **ARTICLE I**

Il est en liberté du Marchand chargeur faire délais à ses Assureurs, c'est à dire quitter & délaisser ses droits, noms, raisons & actions de la propriété qu'il a en la marchandise chargée, dont il est assuré, lors, & quand il advient naufrage du tout ou de partie, ou bien avarie qui excède ou endommage la moitié de la marchandise, quand il y a prise d'amis ou d'ennemis, arrest de Prince, ou autre tel destourbier en la navigation, ou telle empirance en la marchandise, qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviguer à son dernier reste, ou qu'elle ne valut le fret ou peu de chose davantage.

Le délais n'est de nécessité, mais dépend de la volonté du Marchand chargeur, duquel il peut user comme d'extrême remède, quand par son travail il n'a sceu remettre ny recouvrer ce qui estoit perdu, ou en voye de perdre.

## **ARTICLE II**

Recevant le Marchand avertissement d'aucune chose susdite, & s'il est certioré par bon avis de la perte ou naufrage, sans espoir de recouvrance, il ne doit consulter s'il fera son délais ou non, mais le doit signifier (comme il sera dit au chapitre du devoir des Greffier) pour deux mois du jour de la

signification, espérant recouvrer les sommes assurées, & nonobstant dedans ledit temps, ou plustot si faire se peut, communiquera ses cargaisons, connoissemens, attestations, de la prise ou perte aux assureurs.

### ARTICLE III

Sur ce, se forme une dispute non décidée : sçavoir, si le seul acte de délais est suffisant aux assureurs pour recouvrer les marchandises déprédées, ou qui sont encore en essence entre les mains des ennemis, ou des pillards. S'il est besoin de mandement spécial ou de procuration, veu que la cession ou délaissement emporte transport de tous droits.

Aucuns disent, que le plus souvent les assurances, spécialement les estrangères, se font par mandataires ou Commissionnaires, & ce par vertu des simples advertissemens que leur donnent les propriétaires par lettres ; & si par faute de bailler procuration l'assureur fonde ses exceptions, il s'ensuivroit que le Commissionnaire qui n'est délégué pour icelle passer, ayant son propriétaire résident en Espagne, Portugal, Barbarie, ou Italie, auquel il ne peut donner avis, & avoir response au plustot, pourroit estre privé du recouvrement des choses assurées.

Contre cela les autres respondent, si un Commissionnaire a le pouvoir de faire les délais, la perte advenant, il doit avoir le pouvoir de passer la procuration, veu que c'est moins passer procuration, que faire l'assurance & delais, lequel équipole à un transport s'il est en forme authentique : car le délais se fait par un Sergent Royal, par le Greffier des Polices, ou par les Tabellions ou Notaires, au domicile des Assureurs, sans connoissance de cause : aucuns des assureurs seront absens, autres respondront qu'ils garderont de se méprendre, ou qu'ils ont ouy l'exploit fait sans assignation pardevant aucun Juge, cela demeure pendu au croc jusques aux deux mois que le temps du paiement vient ; alors forment des procez sur des exceptions & fins de non recevoir. Que par faute de bailler la procuration, rien n'est recouru ny poursuivy, combien qu'il n'y eust eu moyen : Que le délais porté par l'exploit du Sergent n'est valable pardevers les Nations estrangères, pour réclamer la propriété d'une marchandise chargée sous le nom d'autruy, sans son spécial mandement.

Or combien que cela soit demeuré indécis entre les Marchands, il y a plus d'apparence aux derniers, que l'Assuré ou son Commissionnaire soit tenu bailler du jour du délais en trois jours la procuration, & la passer sous le nom de celui des Assureurs intéressé pour la plus haute somme.

Cependant l'Assuré ou son Commis fera faire l'attestation qu'il doit fournir (comme il a esté dit) de la perte, prise ou naufrage, justifiera la cargaison & la qualité ou quantité, & coust des marchandises chargées, le connoissement ou reconnoissance de la charge d'icelles au navire, & ce dedans deux mois : & ne sont tenus les Assureurs au paiement que cela ne leur ait esté baillé, ou mis au greffe des Assurances.

### ARTICLE IV

Quand le navire est pris ou jetté à la coste par tourmente en pays estrange, & qu'il y a quelque espoir de recouvrance du tout ou en partie, il est en liberté de l'Assuré de faire ses délais, ou autrement s'arrester à protestation, & quelque poursuite ou adjonction qu'il donne aux Assureurs, cela ne luy portera de préjudice, que par après il ne fasse son delais.

### ARTICLE V

Les poursuites se feront selon l'ordre prescrit au traité des Rachapts & compositions, & sera adjouté, que pour le bien & l'utilité du navire & marchandise, il est plus expédient de commettre la poursuite au propriétaire, s'il la veut entreprendre, pour ce que outre qu'il y court ordinairement

bonne somme pour laquelle il est contribuable, il doit estre naturellement plus enclin à la recouvrance que nul autre.

## ARTICLE VI

Sil est refusant de ce faire, il passera procuration pour faire la poursuite à celui qui est assureur de la plus grande somme, soit qu'il la veuille ou non. Toutesfois, si volontairement aucun des autres Assureurs vouloit entreprendre la charge du consentement de tous ou la plus part, luy sera baillée, pourront l'un ou l'autre substituer un Facteur, envoyer un Procureur aux dépens de la chose, pour moyenner la recouvrance. Seront tous les Assureurs, mesme le Marchand chargeur, tenus faire avance de deux ou trois pour cent, à la raison de ce que chacun court, plus ou moins, pour les premiers frais : & en cas que par après il fut pris argent au change, sur celui qui auroit pris ladite charge, seront tenus les autres au même temps du payement apporter leurs cotes-parts en la maison de celui qui a pris le negoce en main ; après un simple avertissement ou sommation, au refus ou défaut de le vouloir payer, il sera permis de prendre argent au change ou à l'interest sans autre formalité, aux dépens des refusans ou dilayans : le même sera fait si le marchand chargeur a pris sur soy la poursuite.

Si le navire ou marchandise sont en arrest de Prince, hors le fait de guerre, après avoir fait voile & sorty du port : le Marchand chargeur pour ce ne fera délais, mais fera recherche de sa marchandise, comme il sera dit au Traité De Baraterie de Patron.

Si le Prince a affaire, & qu'il prit portion ou le tout la marchandise, il ne pourra si tost faire délais, mais sera tenu d'attendre six mois : dedans lequel temps il fera ses poursuites pour recevoir le payement. Si dans ledit temps il ne peut, il pourra faire son délais, & sera aussi tenu d'attendre le même temps pour la charge, excepté en marchandises périssables & grossières, comme vins, fromens, grains, vivres, qui n'ont que certaines saisons, l'Assuré ne sera tenu d'attendre tel temps, mais donnera incontinent avertissement à ses Assureurs, fera ses poursuites pour avoir main levée de sa marchandise, & pour recevoir son navire : s'il ne peut si promptement, il pourra faire délais six semaines après l'arrest, afin de donner ordre à vendre ou apposer lesdites marchandises avant qu'elles s'empirent du tout.

## ARTICLE VII

S'il y avoit portion de la marchandise gastée, autre portion sans dommage, le Marchand chargeur pourra faire son délais de la gastée, & réserver celle qui est saine, autrement il fera estimer le dommage, ou vendre au comptant la gastée par autorité de Justice, dont il fera faire les attestations & appréciations, pour le dommage estre réparti aux assureurs, comme il a esté dit au chapitre des avaries.

## ARTICLE VIII

En fruicts, sel, grains, victuailles, & autres provisions delais ne se pourra faire de portion d'une espece, sinon du tout, comme si une portion de raisins estoit gastée, & que l'Assuré voulust faire délais de ce qui est gasté, & réserver ce qui est sain, il ne pourra, mais faudra qu'il fasse delais de toute l'espece.

## ARTICLE IX

Si en une même cargaison, il a diverses especes ou sortes de marchandises, si l'une est gastée, l'autre seine & preservée d'empirance, il pourra faire délais de la gastée en fruicts & victuailles, si elles viennent hors de saison, ou qu'il y eust grand rabais, & pour quelque detourbier ou infortune, il fust avvenu avarie à la marchandise, pource le Marchand chargeur ne prendra pretexte de faire délais si l'empirance n'estoit universelle, & qu'elle fit perdre vente de la marchandise, & qu'elle excédast cinquante pour cent. Mais ce qui se trouvera sain & entier, le Marchand chargeur sera tenu le recevoir, parce que l'Asseureur promet bien indemnité du principal, se sommet aux avaries, mais il ne pactionne pas du profit ou perte sur la marchandise estant arrivée au port de salut.

#### **ARTICLE X**

Pareillement le Marchand chargeur ne pourra délaisser les marchandises cy-dessus declarées aux Maistres de navire pour leur fret, si l'empirance estoit procédée du degast qui survient de soy même, ou pour le grand rabais du prix qui survient le plus souvent après les saisons passées, comme en figues, raisins, & harenc après Pasques, ou pour la trop grande abondance : comme en grains, vin, ou sel ; nonobstant qu'en sel autrefois il se soit pratiqué (ce qui est contre raison) si par clause expresse cette option n'avoit esté reservée en la charte partie.

#### **ARTICLE XI**

Marchandise contenuë en sutaille, comme vins, huiles, olives, melasses, & autres semblables especes, si elle ont tellement coulé que les sutailles soient vuides, ou presque vuides : le marchand chargeur les pourra délaisser pour le fret avant que les mettre en terre ; Partant soient advisez les Maistres quand ils recevront les sutailles, qu'elles soient bien reliées & conditionnées, l'asseureur est tenu au coulage : Vray est que si par tourmente elles avoient esté tellement pressées qu'elles eussent jetté les fonds hors, fussent abattus & enfondrez ; pourveu qu'il n'y ait mauvais arrumage la perte fera avarie sur les assureurs, le maistre en perdra son fret.

#### **ARTICLE XII**

Si après l'an & jour expiré, à compter du jour du département du Navire, le chargeur n'auroit eu nouvelles de son Navire, soit que les Pilotes se fussent fourvoyez des lignes de leurs Compas ou Astrolabes, pris route pour route, ou que par leur impéretie ils eussent failly à remarquer la hauteur du Soleil, ou l'aspect du lieu auquel ils se proposent d'aller, & par ce moyen tournent ça & là, & qu'ayant passé le terme, dedans lequel ils devoient estre de retour ; ou que de fait ils se fussent perdus en plaine mer dont l'on ne peut avoir de nouvelles ; L'on a accoustumé que le Marchand puisse faire delais, l'an & jour expiré, ce qui sera observé aux lointains voyages des Indes, Pérou, Castel de mine, Canibales, & autres lointaines navigations des mers du Levant, ou du destroit de Gibraltar & coste d'Italie, ce terme sera prolongé de six mois, qui est dix huit mois.

Aussi après que le délais sera fait, si le navire arrive par après à port de salut, l'Asseureur recueillera à sa part & portion le profit de la navigation, sans que le Marchand chargeur y puisse rien demander, sinon à la raison de la portion dont il ne seroit assuré.

Par ce mesme reglement, les avaries, ressortimens, répétition de ce qui est trop assuré, & autres répartitions touchant le fait des assurances n'auront lieu, si dedans l'an & jour elles ne sont poursuivies, par demande faite en jugement contradictoire, & qu'il ne soit vérifié de la dépendance, pour oster les abus des sommations & protestations simples sans assignation, qui peuvent causer une infinité de procez à des héritiers où jamais il n'y auroit fin.

## CHAPITRE VIII Des Attestations

### ARTICLE I

Cy devant a esté traicté des avaries, rachapts, compositions & delais : En quoy il a esté fait mention qu'il estoit besoin fournir d'attestations valables, par lesquelles neanmoins ils se commet de grands abus ; veu que par le moyen d'icelles, les Patrons des Navires rejettent tous les accidens sur la tourmente & cas fortuit, pour affranchir leur Nef de la contribution des avaries, mesme les Marchands chargeurs qui ont les Maistres de Navire à leur dévotion, les font dresser à leur fantaisie : Parquoy à l'avenir lesdits maistres ne seront croyables : ny leur equipage, au simple rapport qu'ils font au premier Bureau de leur descente.

Mais si la periclitation, naufrage, rachapt & composition, ou avarie, se peut faire attester par autres moyens que par la deposition de l'équipage, ce qui sera le plus seur : d'autant que le témoignage de l'équipage est toujours suspect pour la part qu'ils ont au fret. Toutesfois desailant autre preuve, faut considérer si des compagnons les uns sont au tiercement, autres à loyer, la deposition de ceux qui sont au loyer sera préférée & prise, sommation préalablement faite au Facteur, ou Commissionnaire de celuy auquel appartient la marchandise, à ce qu'il soit présent à la jurande, & luy sera licite bailler articles pour les examiner. S'il n'y a Facteur ou Commissionnaire, sera tenu le Maistre communiquer sa requeste au Substitut du Procureur Général du Roy pour y garder l'interest des absens.

Si c'est le marchand chargeur qui fait faire l'attestation au Havre, Dieppe, Fescamp, & Honnefleu, il fera sommer les Asseureurs, de se trouver ou Procureur pour eux au jour prefix, à voir faire les attestations.

Car si le Marchand ou l'asseurur les veulent debatre, requerront en faire d'autres, ou recoler les témoins, le Juge ordonnera selon que le cas requerra ; mais il ne laissera à tirer outre sur la première information, à la provision pour le fret, ou sommes assurées en la forme cy-dessus dite.

## CHAPITRE IX De Barat, Baraterie, & de l'Arrest de Prince

### ARTICLE I

Barat, ou Baraterie de changements de Patron, est le changement qui se fait des Maistres de Navire, voyages, escales, restes, havres, malversations, roberies, larcins, altérations, déguisemens des marchandises, le tout procédant du Patron du Navire, équipage & négligence d'iceux ; dont l'asseurur court le risque, & tenu d'indemniser son Assuré, à la charge toutefois que le Marchand Chargeur, ou son Facteur, estant en lieu où il puisse avoir justice, fera les poursuites en première instance contre le Maistre, fera son devoir de luy rabattre le dommage sur son fret avant que s'adresser sur les assureurs.

### ARTICLE II

Si le Patron s'est allé rendre aux Ennemis, ou entre les mains de Pillars, vendu la marchandise, robé les denrées ou marchandises, en sorte qu'il n'y ait pas moyen de le poursuivre, ou d'en avoir justice ; Il suffira de fournir d'attestation valable, & laisser la poursuite à l'option des assureurs en leur faisant le délais, autrement s'il y a espoir de recouvrance, suivra l'ordre contenu au chapitre des rachapts ou compositions.

### ARTICLE III

Barraterie de Patron est forcée ou volontaire. Forcée, comme si par le commandement du Prince amy ou ennemy, les marchandises & navire estoient arrestez, confisquez, où par après recouvertes & chargées en autres navires ; où bien si les navires estoient arrestez pour leur service, & les Maistres de Navire contraints quitter leurs vaisseaux pour commander en autres : ausquels cas l'asseurur ne laissera de courir la mesme risque que devant, soit en une, ou plusieurs Navires : Et en outre il sera tenu de contribuer aux frais, mises & avaries, & la décharge, recharge, soulage ou chayage & empirance qui à cause de ce seroit survenu ; pourveu que la Navire sur laquelle il y a changement fust sortie hors du Port, fait voile & arrestée ailleurs : car si l'arrest avoit esté fait en même lieu & port, ledit Marchand chargeur est tenu d'en avertir les Asseureurs, & declarer en quelles autres Navires ils veulent recharger les marchandises : Parce que si aucun des Asseureurs avoit auparavant signé ou assuré quelque somme, ou bien chargé marchandise es Navires esquels l'Assesuré voudroit recharger : l'Assesureur ne seroit tenu courir le risque, faisant apparoir qu'il eust signé, ou chargé marchandises au préalable, ce qu'ils seront tenus declarer à la notification qui leur sera faite, afin que l'Assesureur donne ordre de l'asseurur par d'autres.

### ARTICLE IV

Changement volontaire procède du vouloir du Maistre, du Bourgeois de la Nef, ou du Marchand freteur : Quand pour le bien de la navigation ils trouvent convenable de changer le Maistre, ou Navire. Si le changement se fait sur le port, suivant que dessus ; car hors le port, après avoir fait voile l'Assesureur court la risque, & n'est tenu en ce cas l'assésuré le notifier ; d'autant que part la police, il en a le pouvoir, toutefois il doit en faire son devoir, s'il ne le déclare, il ne luy sera reproché, ou proposé par fin de non recevoir, mais suffira qu'il justifie à ses assureurs, que la remotion, ou changement a esté fait pour bonnes & justes causes.

### ARTICLE V

Si le Maistre néglige charger la marchandise destinée pour porter en son Navire, soit pour faire place à ses vivres & munitions, ou que par malice il ne voulust porter à fret fait à travers, à cause du bon arrumage, combien que les peut porter : la vérification faite de sa faute, il sera tenu aux interests & dommages du Marchand freteur.

### ARTICLE VI

Si le Prince arreste le navire comme il s'en vouloit servir ; s'il avoit affaire de portion, ou de toute la marchandise ; s'il ne veut permettre aux navires de sortir qu'en flote , ou redoublement d'équipage, ou s'il prevoyoit à plus grand danger les arrestans pour quelque temps, l'asseurur n'est en aucune indemnité quand telle chose avient dedans le même port, pource que ce font des dangers de la terre, procedans du vouloir du Prince.

### ARTICLE VII

Si la marchandise ou Nef sont sortis du premier port, fait voile, & singlé en haute mer, & relaché par après en autre port, ou elles sont arrestées ; le chargeur sera tenu attendre six mois pour vuider

l'arrest, ou recharger en autres navires, suivant qu'il a esté déclaré au chapitre des délais article sixième.

### **ARTICLE VIII**

Si l'arrest procédoit pour droits non payés, acquits mal dressez, debtes du chargeur, malversation d'iceluy, l'asseurur n'est tenu d'aucune indemnité. Si le Maistre du navire avoit chargé, ou voulu charger marchandises prohibées appartenant à d'autres ; s'il a failly ou malversé sans l'adhérance ou consentement de l'assuré, le Maistre du Navire en respondra s'il a dequoy payer ; s'il est insolvable par droit de Baraterie de Patron l'asseurur en est tenu.

### **ARTICLE IX**

D'autre part si l'Assuré avoit commis le Maistre pour ses acquits, & payer les droits, ou luy eust permis de s'immiscer en ses affaires, dont fust avvenu faute, & ensuite arrest ou confiscation, l'Assureur n'est tenu, parce que telle chose ne dépend du devoir du Maistre, mais du Chargeur ou son Facteur, en lieu desquels le Maistre a esté commis.

### **ARTICLE X**

Le congé du Navire, & l'enregistrement se doivent faire aux dépens du Facteur, la caution sera baillée par le Maistre.

### **ARTICLE XI**

Tout ainsi que le Maistre est tenu de faire porter, & naviguer la marchandise à son dernier reste, à ses dépens dommages & interests ; De même si le Marchand fretteur veut rompre, ou changer le voyage contenu en la charte-partie, il est tenu au dédommagement du Maistre, duquel ils accorderont amiablement : sinon le Maistre & le Marchand seront tenus subir le jugement des gens à ce connoissans. S'il y a marchandise passagère, & que les propriétaires de leur bon gré les veüillent descharger, après les connoissemens signez, & prix du fret accordé, ils seront tenus contenter le Maistre, autrement il pourra à la rigueur se faire payer à la moitié du fret.

### **ARTICLE XII**

Pour le regard de l'Assureur, dès le port l'assurance se peut défaire, si forcément, il n'aura rien ; mais si volontairement le voyage se rompt, défait, ou change, il sera payé d'un pour cent s'il a convenu le transport de la rivière, sinon demy pour cent. Si après avoir fait voile il y a changement volontaire, l'Assureur ne court les risques, sinon à la hauteur & veüe du lieu du reste, contenu en la police & charte partie : S'il est moindre que le premier sera tenu ce règlement, à sçavoir si c'est par deça la moitié du voyage, il fera tare de la moitié du prix de l'assurance, si c'est pardelà, il ne rabattra rien. Si par tourmente il arrivoit en aucun lieu, & après il fist vente de ses marchandises audit lieu, l'Assureur rabattra le prix de l'assurance au dire de gens à ce connoissans veüe par veüe, lieüe par lieüe.

### **ARTICLE XIII**

Si le Navire suivant son voyage estoit arresté par privilège, ou nécessité de quelque pays, hors le fait de guerre, comme pour avoir vivres, ou autres danrées portées dans le navire, dont vente se fait pour la provision de la terre : l'Asseureur subira le dommage de la non vente, & restituera le prix à l'estimation, ou à la raison de ce qu'il n'a tout couru la risque au dernier reste, poursuivra l'Asseuré le paiement jusques à six mois, pendant lequel temps il fera ses diligences aux dépens de la chose ; s'entend si la marchandise est vendue aux prix qu'elle couste, ou au dessous, l'Asseureur contribuera au sol la livre de ce que la marchandise a valu, à la raison de ce qu'il assure ; comme aussi le Maistre, à la raison de ce qu'il luy faut pour son fret, mais si elle est beaucoup plus vendue qu'elle n'a coûté par la cargaison & coust de son fret, l'Asseureur contribuera à la poursuite, à la raison de ce qu'elle auroit plus valu. Si sur la vente il y a de mauvaises debtes, ils seront mises en avaries, & si les six mois expirez il ne se peut rien recouvrer, le Chargeur fera son délais.

### **ARTICLE XIV**

Si sur une rupture de paix, il y avoit arreste de marchandise estant encore au Navire, l'asseuré ne fera pourtant délais, si actuellement il ne justifoit la marchandise saisie avoir esté déclaré confisquée par justice ou vouloir du Prince, estant icelle encore dedans le Navire, en la possession du Maistre & temps de son séjour. Si sur une opinion de guerre le Chargeur ou son Facteur vouloient laisser passer le séjour, & ne voulust décharger la marchandise pour faire porter la perte aux Asseureurs, il ne seroit pas raisonnable.

### **ARTICLE XV**

Si le navire touche, ou séjourne en lieu pestiféré, dont l'on ne luy voulust donner pour ce traité, jusques à certain jour & temps qu'il eust tant eventer la marchandise, tel temps ne courra pour le séjour de la charte partie.

Le Maistre, ou le Marchand s'obligent de faire décharger dans huit, quinze jours, ou autre delay, après que la marchandise, ou le navire seront arrivez au lieu du reste revenant d'un lieu pestiféré, ce délai ne court qu'après les quarante jours de la purification, ou après la licence de décharge obtenue, suivant la raison de la loy dernière.

### **ARTICLE XVI**

S'il advient que les marchandises destinées pour charger en tels Navires déclarés es Polices, ne pouvans estre chargées, comme si elles arrivoient trop tard, que le Navire fust parti ou eust sa charge ; Pour oster les abus qui se commettent en tels cas, le chargeur sera tenu de déclarer à ses assureurs dedans le temps qui a esté cy-dessus dit pour le fait des ressortimens au chapitre 3, article 3.

### **ARTICLE XVII**

Si au même temps que le navire arrivoit au Havre l'assurance se faisoit à Roüen, le prix de l'assurance est dû ; mais s'il estoit deflors entré au havre en seureté, mis au quay, & posé deux heures, & l'assurance faite après, le prix n'est dû ; ainsi sera payé à la raison de ce qu'il faut du havre à Roüen, qui est un pour cent : Aussi s'il avoient en ce temps inconvenient au navire & marchandise l'asseureur ne doit rien : ce qui sera particulier en ce cas, car aux autres l'asseureur



court la risque jusques après la décharge, & que la marchandise soit mise en la possession de celuy qui la doit recevoir, comme cy dessus a esté dit au chap. des Avaries article 7.

## **CHAPITRE X**

### **Des lettres de marque ou représailles**

#### **ARTICLE I**

Lettres de marques ou représailles, se concèdent par le Roy, Prince, Potentats, ou Seigneurs Souverains en leurs terres : Quand hors le fait de la guerre, les sujets de diverses obeysances ont pillé, ravagé les uns sur les autres, & que par voye de Justice ordinaire droit n'est rendu aux interessez, ou que par temporisation ou delais justice leur est déniée.

Car comme le Seigneur souverain, irrité contre autre Prince son voisin, par son Héraut, ou Ambassadeur demande satisfaction de tout ce qu'il prétend luy avoir esté fait, si l'offense n'est amandée il procède par voye d'armes : aussi à leurs sujets plaintifs, si justice n'a esté administrée sont leurs griefs, mandent leurs Ambassadeurs qui redisent en Cour, vers leurs Majestez, leur donnent temps pour aviser leurs Maistres. Si par après restitution & satisfaction n'est faite par droit commun à toutes nations ; de leur plein pouvoir & propre mouvement concèdent lettres de marque, contenant permission d'apprehender, saisir par force ou autrement, les biens & marchandises des sujets, de celuy qui a toléré, ou passé sous silence le premier tort : Et comme ce droit est de puissance absoluë, aussi il ne se communique, ny delegue aux Gouverneurs des Provinces, Villes & Citez, Amiraux, Vice-Amiraux, où autres Magistrats.

#### **ARTICLE II**

Elles se concèdent aux naturels sujets, & regnicoles pour chose pillée, déprédée, retenuë, ou arrestée par force à ceux appartenant, même par bénéfice du Prince aux Estrangers naturalisez, ou à ceux qui ont droit de Bourgeoise pour pareilles causes que dessus.

#### **ARTICLE III**

Le plus fréquent usage se pratique pour les Marchands dépredez sur mer, trafiquans en étrange pays, lesquels en vertu d'icelles trouvent par mer aucuns Navires des sujets de celuy qui a toléré la première prise, l'abordant, s'ils sont les plus forts mettent en effet leurs représailles.

#### **ARTICLE IV**

Et pour les grands abus qui se commettent esdites lettres, deux restrictions y seroient requises, la première, que vraye estimation fust faite en principal & interests de ce qui a esté pillé ; tout ainsi comme en jugement contradictoire l'impetrant eust obtenu effet en cause, & que la somme fust désignée esdites lettres, ou à l'attache d'icelles, afin qu'ayant fait reprise, l'estimation fust faite au premier port de leur descente (appellé le substitut du Procureur Général du Roy) de la valeur de la prise, & les droits Royaux ou d'Admirauté levez, ce qui reste fust endossé ausdites lettres, & que certain temps fust limité, hors lequel elles seront prescrites.

## ARTICLE V

Tout ainsi comme peut avoir esté fait tort en terre ferme par arrest ou saisissement par force : en cas pareil Sa Majesté concède lettres de marque, pour estre arrestez & saisis les biens & marchandises des autres la part où elles seront trouvées.

Aussi si par faux donner entendre les Lettres estoient impétrées, la chose connue elles seront revoquées, & si l'impétrant les a mises en effet, il doit estre condamné au quadruple pour la téméraire poursuite : Ce qui a esté besoin de déduire pour estre l'usage desdites Lettres de grande conséquence entre les Marchands, dont ils sont de grands différens, tant pour leurs prises, arrests, & frais des navires, que pour les Asseurs.

## ARTICLE VI

L'asseur s'estant soumis aux périls, il risque aussi la fortune, ou l'effet des lettres de marque, tout ainsi comme d'arrest du Prince, ou autre cas fortuit, sans que l'assuré soit tenu de disputer si les représailles sont bien ou mal concédées ; sinon en cas qu'il eust donné la cause de l'impetration d'icelles, pour avoir luy même pillé, robé & arrêté, ou retenu les biens des porteurs d'icelles, auquel cas l'asseur n'est tenu à l'indemnité : Mais si le Maistre du navire auquel les danrées assurées sont chargées, avoit esté cause des représailles sans le consentement de son chargeur, pour avoir esté participant du premier butin, néanmoins l'asseur en est tenu par droit de baraterie de Patron, sans qu'il puisse imputer à son assuré, faute d'avoir chargé ses marchandises en tel vaisseau conduit par tel Maistre non plus que luy, ou que telles rencontres en mer sont de hasard ; l'asseur au premier cas a son restor ou sa ressource, sur ceux qui ont donné la cause aux lettres s'il les peut appréhender, & au dernier sur le Maistre du navire s'il a dequoy.

## ARTICLE VII

Mais si sans lettres de marque, pour précédentes inimitiez les marchandises de l'assuré estoient déprédées ; l'on a égard si lesdites inimitiez ont pris origine par la faute du Marchand chargeur, alors l'asseur n'est tenu pour raison que les rancunes de l'assuré ne luy doivent préjudicier ; mais si le prédateur avoir pris injuste occasion de vengeance, l'asseur en est tenu, comme de chose succédée par violence, encore qu'il eust donné prétexte à son larcin par déclaration expresse desdites rancunes dont il n'est croyable. La charge des preuves tant es lettres susdites de marque, qu'inimitié tombe sur l'asseur, lequel n'est point recevable en ses simples exceptions sans les prouver.

## CHAPITRE XI

### Des prises que sont les Navires

## ARTICLE I

Si les Maistres de Navire combattent contre les Maures, Pirates, Ecumeurs de mer, ou contre les ennemis pour se défendre, ou pour éviter le péril ; & en se défendant ils conquestent par force, navires ou marchandises, ou s'ils trouvent quelques marchandises flotantes vers le rivage de la mer, ou bien ambre, pierres précieuses, perles, balaines, marsoüin, ou autre poisson dont se fait graille &

tire profit, ou quelques danrées regorgées sur le rivage & sablon de la mer qui n'ayent esté possédées, ensorte que de droit elles sont premier occupant. Le droit de Sirie, si droit y a où la chose est trouvée. Droit d'Admirauté levé & payé, qui est le dixième sur le tout de ce qui est conquesté dans la mer, le reste sera partagé, à sçavoir un quart pour le Bourgeois, quart & demi pour les Victuailleurs, & autre quart & demi pour le Maistre & Compagnons mariniens ; En outre les mariniens auront pour leur abordage les dépouilles, habillemens, harnois, & bastons des ennemis qui seront forcez, avec l'or & l'argent qu'ils trouveront sur eux, jusques à la somme de dix escus, si plus y en avoit demeurera pour partager tout au butin, & pour être partagé comme dessus.

## ARTICLE II

Mais s'ils alloient de leur bonne volonté assaillir quelques navires, soit qu'ils fussent des pillars ou non, & les prissent ; les Asseureurs n'ont nulle part à la prise, aussi n'auroient ils eu en la perte si le Maistre & les compagnons avoient dequoy les garantir. Si le Chargeur avoue la prise, l'Asseureur est déchargé de courir le risque du résidu du voyage, & néanmoins il sera payé du prix de l'assurance. Les Maistre & Mariniens n'ayant rien à la marchandise, ne doivent hazarder le bien d'autrui au combat, s'ils le font ils en sont responsables en leurs corps & biens : doivent suivre leur droite route, éviter les dangers si la nécessité ne les contraint : s'ils trouvent une Nef abandonnée de cordes, chables, filets, & pescherie délaissées, ou autres ustanciles de navire, doivent estre restitués à qui ils appartiennent, excepté s'ils appartenoint à des Pillars, seront de bonne prise, partagez comme dessus.

Si le propriétaire ne peut estre reconnu, & le navire & autres ustanciles soient trouvées au pays de Normandie, l'Ordre & la Coustume du Varech & Choses Gaives, au Coustumier sera suivy.

## CHAPITRE XII

Comment se doit faire assurance sur tous & tels Navires qui portent la marchandise, sans autrement les nommer ou désigner

## ARTICLE I

Cy dessus a esté dit que la Police doit contenir le nom des Navires & Maistres, ce qui est du devoir ordinaire, toutesfois extraordinairement l'on permet que l'assurance se puisse faire sur navires non déclarés, ou desquels le nom sera laissé en blanc. Les Navires partant du Havre, Honnefleury, de Dieppe, le Chargeur sera tenu de notifier le nom dedans quinze jours à compter du jour de la signature faite à Roüen, si c'est pour le retour dedans vingt jours, à compter du jour de la police, lequel se doit faire par le Greffier, consécutivement après les signatures, pour le plus huit jours après les dernières signatures, sur peine au Greffier d'en répondre des inconvéniens qui en pourroient survenir.

## ARTICLE II

Si la police est faite en termes généraux, sur tous & tels navires qui portent telle marchandise à charger en tel port revenir ou aller en tels autres, il en faut diligemment avertir (afin d'éviter les

abus) par les connoissemens, carguaisons, & polices, soit quand au nom des propriétaires, qualité des marchandises, marques, ports, havres, adresses, conformes, & relatifs les uns aux autres. Que la marchandise soit apposée en la police, le nom du propriétaire, nom certain à celui à qui elle va consignée en dernier reste, parce que le nom des facteurs, des havres interposé cause une infinité d'abus, à raison qu'une seule personne desdits havres fait pour plusieurs, qui n'a toutesfois autre commission que de recevoir ou faire l'envoy suivant le paquet d'adresse. Ou si le nom du facteur des havres est contenu au connoissement, contiendra par même moyen, Pour faire la vente, pour consigner un tel à, où faire la volonté d'un tel à Roüen, à Paris, ou en autre lieu.

## CHAPITRE XIII

Des difficultés qui surviennent des marchandises chargées en barques, bateaux & allèges

### ARTICLE I

Si un Marchand vouloit repartir ou diviser sa marchandise en divers navires, & sur chacun d'iceux fait faire assurance : & s'il avoient qu'il eust chargé à Roüen toute sa marchandise en une barque, ou heus, pour porter au Havre à bord d'iceux navires, & que la barque se perdist ou fist avaries. La difficulté n'est pas petite, sçavoir si ces mots contenus en la police, Courront la risque en barques, heus ou bateaux qui porteront lesdites marchandises à bord, obligeront l'Asseureur à payer les sommes intégrables assurées en divers navires, soit par un même contract de police ou en divers. Ces mots si estroitement pris à la lettre, sembleront obliger l'Asseureur, si la raison & primitive intention n'y répugnoit, qu'il a élu & déclaré sa bonne volonté de courir sur chaque navire telle & telle somme, & non pas en une seule barque. Puis donc que les barques ne sont qu'aydes & allèges à secourir pour transporter par la rivière la marchandise destinée pour les grands navires, auxquels consiste le principal risque, & sur lesquels l'assurance se fait nommément : faut aussi que les moindres risques suivent & soient rédigées à cette même volonté. Partant l'Asseureur ou Asseureurs ne pourront pas estre contraints payer la perte ou dommage de telles barques que jusques à la raison de la plus haute somme que chacun d'eux aura signé en l'une des polices, ou sur l'une des navires.

Cet article se doit rapporter au douzième cy-dessus, tiltre de Barat, & veulent dire l'un & l'autre, que comme le chemin ou le voyage entrepris peuvent estre raccourcis, le danger ou la responsion du péril de la navigation doit souffrir la même division, veuë par veuë, lieuë par lieuë & qu'ayant assuré sur divers navires, il ne doit souffrir toute la perte arrivée en un seul vaisseau contre l'intention des assurances.

Le Guidon a esté dressé pour les Marchands de la Ville de Roüen, scituée sur la rivière de Seine, grandement périlleuse pour les bancs de sable qui s'amoncèlent & se changent en icelle à chaque mauvais temps, c'est pourquoy les grands vaisseaux ne montent que fort rarement jusques à ladite Ville, mais ils se tiennent d'ordinaire au Havre de Grace, Honnefleür, & Dieppe, qui sont plus bas aval l'eau, où les Marchands de Roüen envoient leurs marchandises par barques, heus, & autres vaisseaux de service.

### ARTICLE II

Cette difficulté vidée s'en prépare une autre : sçavoir, s'il y a assurance signée par un seul Marchand sur dix navires pour diverses personnes, la marchandise desdits navires fust mise en une seule barque, comme il peut avenir en charge de balots, de toiles, ou autres sortes durant les foires. Si la barque se perdoit, au regard des Asseureurs, ils suivroient le règlement susdit, mais entre les Marchands chargeurs assurez ; quel d'eux recouvrera cette somme, de ce il y a divers jugemens. Car aucuns ont suivy cette opinion, tout aussi comme l'Asseureur ne paye qu'à la raison de la plus haute somme qu'il aura signée sur l'un des navires, aussi elle doit estre recouverte par celui qui

sera chargeur de la plus grande quantité de marchandise ; si les Marchands sont égaux à la charge, celui qui aura fait assurer le premier, préférera les autres.

L'un ny l'autre n'est raisonnable & n'y a partie de raison entre l'Asseureur et le Chargeur, parce que l'Asseureur doit payer à la raison de la plus haute somme, à cause qu'il a voulu courir icelle sur l'un des navires. Mais le Chargeur, sa quantité ne luy donne aucune prérogative, d'autant qu'à celui qui est moindre en facultez, son peu luy est autant que la quantité du riche, moins aussi auroient de privilège les Chargeurs, égaux en préférence, parce qu'il n'y va de discussions de biens, esquels les préférences pourroient avoir lieu, mais de perte commune, & avenuë pour pareille cause en même temps & dedans une même barque, qui se doit repartir également.

Partant les Chargeurs seront une même masse de sommes, qui se recouvriront des Asseureurs, comme cy-dessus est dit, & les répartiront entr'eux au marc la livre, selon la valeur de ce qui est assuré de leur dite cargaison chargée en barque. Si quelqu'un des Chargeurs n'avoit fait assurance, & néanmoins fust participant à la perte, il ne participera à ce qui se recouvre des Asseureurs.

## CHAPITRE XIV

### De la réduction des payemens d'un pays en autre

#### ARTICLE I

Autres difficultez surviennent à la réduction des monnoyes, especes d'or & d'argent, façon de compter d'un pays à l'autre, spécialement en France plus qu'aux autres terres circonvoisines, en sorte que la réduction des anciens ne se peut tenir, qui estoit de cent septante maravedis d'Espagne pour livre de France ; sept livres quatre sols monnoye de France pour livre de gros des Flandres : dix livres Françaises pour livre sterlin d'Angleterre : quatre cent raits pour ducat de Portugal valant onze réales : onze jules pour escu d'Italie, & autres réductions d'espèces qui estoient valables pour le temps : mais de présent que les reales & les Jules valent cinq sols, la livre de gros, comptant le change, passe sept livres quatre sols : la livre sterlin dix livres Françaises, il n'y auroit apparence vouloir faire semblable réduction, la tare & perte seroit trop grande, dont il s'en pourroit ensuivre une infinité de débats : car celui qui voudroit faire ressortiment des derniers Asseureurs de la Police, estimeroit la reale & le ducat au plus bas prix, l'Asseureur ressortant au contraire au plus haut, le semblable aux avaries.

#### ARTICLE II

De prescrire aussi certain prix, il ne se peut, pour raison que le prix de payemens n'est stable en France, mais variable, autres font l'estimation au prix du change qui se prend, ny à plus haut, ny à plus bas prix, qu'il seroit changé à la dernière foire des lieux où la cargaison a esté dressée ; mais entre l'un & l'autre faudroit moyenner un prix raisonnable, auquel les payemens selon les saisons seroient réduits : Autres font l'estimation en leurs polices, ou charte-parties des Ducats, Reales, ou livres de gros, & sterlin : Mais pour éviter la confusion & tout débat, seroit le plus certain, qu'en chacune année se fist assemblée des Marchands entendans le pair & le change, les traites étrangères, & qui connoissent la valeur des espèces, & en faire la réduction à livres Françaises ; Ce qui s'observeroit chaque année, & selon la hausse & diminution reformeroit ladite réduction.

## CHAPITRE XV

### Des Assurances sur corps de Nef

#### ARTICLE I

Par usage de la bourse de Rouën, assurances se font non seulement sur les marchandises, mais aussi sur les corps de nef, agrés & apparaux, victuailles à rendre sur certains voyages, & nullement sur le fret.

## **ARTICLE II**

Les propriétaires des navires sont appelez bourgeois de la Nef : lesquels d'un mutuel consentement, après l'édification ou l'achat du Navire, y établissent un Maistre, qu'ils accueillent ordinairement à quelque portion de la Nef, afin qu'il en soit plus soigneux. Le Maistre prend un pilote, Contre-Maistre, & l'équipage plus grand ou moindre, selon la capacité des navires & voyages : les bourgeois sont tenus de fournir, & d'agréer leur vaisseau en suffisant estat de radoub, vivres, munitions, artilleries, & toutes choses necessaires pour le voyage entrepris au gré & consentement du Maistre & de l'équipage, qui exposent leur vie à la navigation.

## **ARTICLE III**

Le bourgeois se peut faire assurer, non seulement de la part qu'il a en la Nef, mais aussi sur le prix que luy a cousté sa portion, jusques à estre franc, cinglant le navire mis hors en surain ou rade, au moyen, ou pourvu qu'il se réserve le courir le dixième, y comprenant le coust de l'Assurance, & coust du prix : & du tout il baillera l'estat qu'il certifiera véritable sur son seing, toutesfois & quant il en certifiera véritable sur son seing, toutesfois & quant il en sera requis, tout ainsi que le Marchand chargeur sa cargaison : Pourra le Bourgeois estimer en la police la part qu'il a en la Nef, & sur l'estimation, faire son assurance.

## **ARTICLE IV**

Si l'assurance est faite sur corps de nef, l'asseurur n'est astraint à la malversation, dol, ou fraude du Maistre du Navire, parce que le bourgeois qui se fait assurer, l'a élu, & choisi pour agréable la prud'homie & suffisance d'iceluy : En sorte que s'il n'est fidelle, ou tel qu'il doit estre, il le doit déposer de sa Maistrise. Si c'est le Maistre qui s'assure, les Assureurs ne courront pour sa propre négligence ou malversation.

## **ARTICLE V**

Les risques de l'assurance sur corps de Nef, agrés, apparaus & victuailles, commencent du jour & heure que le Navire fera voile, & non plutost, jusques à ce qu'il soit arrivé à son reste, ancré et posé vingt quatre heures à son havre. Si le Maistre entreprend autres restes que celles contenuës en la police, l'Assureur ne les court.

## **ARTICLE VI**

Les Maistres de Navire font leur navigations en deux sortes ; les uns vont au fret, les autres au tiers : ceux qui vont au fret, sont quand il y a charte-partie d'affrètement faite à tant pour tonneau, qui se peut faire pour l'envoy ou pour le retour seulement : l'ordinaire toutesfois est l'allant ou venant à tant par tonneau, payable au Maistre du Navire, selon les pactions contenuës en la charte-partie,

lesquelles ils seront tenus d'entretenir & d'accomplir de point en point, sans aller aucunement au contraire.

#### **ARTICLE VII**

Charte-partie est distinguée d'avec le connoissement, parce que charte-partie est le contrat d'affrètement de la totalité du Navire : Connoissement est promesse particulière que fait le Maistre du Navire de la réception de telle & telle sorte de marchandise appartenant à tel Marchand ; & faut autant de connoissemens, comme il y a diversité de personnes à qui elles appartiennent. Plus charte-partie se faire pour aller & retourner : connoissemens sont toujours divers ; car les uns sont pour aller, autres pour retourner. En assurances faites sur le corps de Nef, l'exhibition de la charte-partie est autant nécessaire comme la marchandise.

#### **ARTICLE VIII**

Les Navires vont ordinairement au tiers, quand ils entreprennent voyage lointains : comme à la Coste de Guyenne, Brasil, Cap de Vert, Indes, Pérou, Castel de Mine, Canibales, Terres Neuves, ou autres semblables lieux, dont la dépense est plus grande pour le corps de Nef & victuailles, que pour la marchandise.

#### **ARTICLE IX**

En semblable voyage, les Bourgeois rendront leur Nef en suscitant estat, pour entreprendre telles navigations ; fourniront comme Bourgeois l'artillerie, boulets, pinces, manches, toises, coins de toutes sortes, & autres menus ustanciles servant à ladite artillerie, plomb & platines, cuirs verts, soultes, avirons, piques, plomb & lignes à sonder, arquebuts, planches, bray, gouldron, clous, fiches, compas, horloges, & toutes autres choses requises à porter en mer pour la seureté desdits navires.

#### **ARTICLE X**

Les Victuailleurs fourniront outre les victuailles & marchandises, les poudres, lances à feu, fausses lances, avec les menuës ustancilles desdites victuailles : comme bidons, corbillons, lanternes, gamelles, manes, coffres des barbiers, suages, lamanages, deniers des singlages, & autres avaries raisonnables, qui toutes se mettront sur la haute somme, ou totalité du rapport.

#### **ARTICLE XI**

Si les Bourgeois ne veulent fournir les victuailles, le Maistre du Navire, s'assurera de Marchand un ou plusieurs, auxquels il communiquera l'estat sommaire de la dépense des victuailles & marchandises, avec lesquels ayant accordé, les fera signer au bas de l'estat, selon la portion qu'ils voudront hériter ou amander : & sont iceux Marchands appelez Victuailleurs, parce qu'ils font l'avance de toutes les victuailles & marchandises : mais d'icelle avance y a un tiers pour le Bourgeois de la Nef, autre tiers pour le Maistre & l'équipage, s'ils prennent à profit des Victuailleurs à trente, trente cinq, quarante, & jusques à cinquante pour cent de profit, selon la longueur & difficulté des voyages, payables principal & profit au retour : au moyen que les Victuailleurs prennent les risques et les hazards de la navigation sur eux : De tous ces accords, il s'arrête compte passé par contract

devant les Tabellions, ausquels le Maistre & l'équipage sont nommez, aussi les Bourgeois & les Victuailleurs, chacun selon les qualitez & parts qu'ils héritent.

## **ARTICLE XII**

Le Navire estant de retour, la totalité du rapport est partagé en trois parts, l'une est pour le Maistre du Navire & l'équipage, qui se répartit & subdivise entr'eux, selon les appointemens qu'ils ont faits : car aucuns des Compagnons sont à loyer pour le voyage, autres au tiercement, c'est à dire qu'ils participent au tiers, contribuant sur leurs portions au tiers : Au résidu du loyer des Compagnons, faut prendre en préalable le principal & profit de l'avance susdite faite par les Victuailleurs, l'autre tiers est pour les Bourgeois de la Nef, sur lequel pareillement ils payeront principal & profit de l'avance faite pour eux, le reste & troisième revient aux Victuailleurs.

## **ARTICLE XIII**

Le Bourgeois se peut faire assurer sur le corps de la Nef en la portion qu'il hérite selon la forme prescrite, pareillement le victuailler mettra en compte généralement tout ce que luy a coûté, tant à cause de la portion qu'il a audit voyage, que pour l'assurance de l'avance qu'il a fait à sa cote-portion pour lesdits deux tiers susdits : y ajoutera les cousts de l'assurance & cousts du prix, autrement estimera la portion qu'il a au voyage, & fut icelle sera son assurance, sans estre sujet de montrer autre compte que celuy passé devant les Tabellions, se réservant comme il a esté dit courir le dixième.

## **ARTICLE XIV**

Survient une difficulté qui résulte de ce que les Maistres de Navire, outre l'avance qu'on leur fait du tiers susdit, prennent ordinairement quelque argent à profit ou grosse aventure : & bien souvent les Victuailleurs leur avancent

On demande si lesdits Victuailleurs se faisant assurer, peuvent mettre en compte la part qu'ils ont audit argent à profit : d'autant qu'il y auroit de l'usure, c'est à dire que sans rien hazarder du principal, le Navire venant à bien, il recevront outre, & au dessus de vingt pour cent de profit, les frais & cousts de l'assurance : & cependant seroient assurez de ne rien perdre du principal.

L'usage d'entre les Marchands, permet pouvoir mettre en ligne de compte le principal dudit argent seulement quand celuy qui baille à part soit en la Nef ou victuailles ; mais s'il n'y a pas de part le même usage ne permet le faire.

## **ARTICLE XV**

On demande aussi à quel prix s'estimera la marchandise de semblables voyages lointains, spécialement sur le retour quand il advient avaries, rachapt, compositions ou jet ; veu que les marchandises ne sont acceptées à prix d'argent, mais en troque : le Victuailler pour son regard ne pourra l'assurer, pour aller & retourner de plus haute somme que celle qu'il a déboursée juxte l'estat en y ajoutant le coust de l'assurance & coust du prix, se reservant dix pour cent, mais au regard des avaries, si aucunes se font à l'aller, les marchandises & victuailles s'estimeront au prix de l'estat. Si c'est au retour, sera observé cette distinction. Si le Navire a fait avaries pardelà la moitié de son voyage, & que le pays voisin ne reçoive estimation à prix d'argent, comme il advient aux terres où le tout se négocie par troque, la marchandise du rapport sera estimée à la valeur, non seulement de ce qui a esté baillé en troque, mais y sera rajouté & réparty la valeur de la moitié des



victuailles. Si c'est à la moitié du voyage, & sur pays qui reçoive estimation à prix d'argent, sera estimé au prix qu'elle vaut à la plus prochaine ville, ou place du lieu ou l'avarie sera avènement, dont à certe fin le Maistre du Navire fera prendre attestation si faire le peut : le pareil, si pardeça l'autre moitié du voyage avarie avenoit.

## **ARTICLE XVI**

Le prix & coust de l'assurance est plus grand ou moindre, selon la distance & le danger des lieux, saison du temps, d'Hyver ou d'Esté, paix ou guerre ; le prix se fait & accordé devant le Greffier entre les Marchands, & avec ceux qui suivent les Assurances, lequel prix hausse ou diminuë selon les occurrences, non tant pour les dangers de la mer, que pour le renom des mauvais Navires Pillards dont l'on aura nouvelles.

Si le Marchand chargeur qui désire se faire assurer à Rouën est estrangier, il doit payer comptant, ou doit donner répondeant au Greffier, ou faire souscrire les cedules du coust de l'assurance par un resceant dans la ville : ce qui s'entend de l'étrangier passager qui ne soit domicilié.

## **CHAPITRE XVI**

### **Des Assurances qui se font sur les personnes**

## **ARTICLE I**

En autre pays, esquels le corps des personnes se peut captiver & réduire en servitude, il y a diverses usances pour assurer le corps & vie des hommes, soit qu'ils soient de libre condition, ou esclaves, dont icy ne sera fait mention : pource qu'en France, les hommes de quelque nation qu'ils soient, sont de franche & de libre condition.

## **ARTICLE II**

Seulement sera remarqué ce qui se pratique en ce pays, par ceux qui entreprennent lointain voyage, comme en la coste d'Italie, Constantinople, Alexandrie, ou autres tels voyages en la mer Méditerranée & Atlantique, pour la crainte qu'ils ont des Galères, Fustes, & Frégates de l'armée du Turc ou Corsaires, lesquels sont trafic de la vente des Chrestiens, qu'ils ravissent tant par mer que par terre : qui donne occasion aux Maistres & Patrons de ce pays, quand ils entreprennent tels voyages de pactionner avec leurs Marchands frêteurs, ou autres pour la restitution de leurs personnes, en cas qu'ils fussent pris, ce qu'ils peuvent faire, mêmes pour les gens de leur équipage.

## **ARTICLE III**

En tel cas, faut que le Maistre par la Police estime sa rançon & celle de ces compagnons à tant pour telle déclare le nom du Navire, les Restes ou Escales qu'ils doivent faire, le séjour de chacun reste, & à qui on doit bailler les deniers de la rançon : L'Assureur sera tenu quinze jours après la vérification & certification faite de captivité, payer la somme assurée pour la rançon, sans attendre les deux mois comme en délais, & sans autre formalité de voir cargaison, connoissement, charte-partie. Il suffira montrer l'attestation de la prise, & la police.

## **ARTICLE IV**

Les Pèlerins allant au S. Sepulchre à Hierusalem, ou en autres lointains voyages, peuvent se faire assurer pour leur rédemption estimée à tant : En outre description sera faite de leurs personnes, noms, surnoms, pays, demeure, âge & qualité : Et plus il sera limité dedans quel temps ils entreprennent de faire & parfaire le voyage, le plus longtemps sera de trois ans inclusivement, sans admettre excuses de maladie, ou autre telle quelle détention : à l'imitation d'iceux, ceux qui entreprennent voyages, ou vœux pour long-temps, ou un passage d'un pays en autre, se pourront faire assurer pour leur rançon.

## ARTICLE V

Autre sorte d'assurance est faite par les autres nations sur la vie des hommes, en cas qu'ils décédassent estant sur leur voyage, de payer telles sommes à leurs héritiers ou créanciers. Mêmes les créanciers pourront faire assurer leurs debtes, si leur débiteur passoit de pays en autre, le même feront ceux qui auront rentes ou pensions, en cas qu'ils décèdent, de continuer par telles années à leurs héritiers, telle pension ou renter qui leur estoit deuë, qui font toutes pactions reprobées par les bonnes mœurs & coutumes, dont il arriroit une infinité d'abus & tromperies, pour lesquelles ils ont esté contraints abolir & défendre lesdits usages, qui sera aussi prohibé & défendu en ce pays.

## CHAPITRE XVII

Assurances de ce qui se transporte par les rivières d'une en autre Province, mesme par charge des Mulets.

### ARTICLE I

Assurances pareillement se peuvent faire sur ce qui se transporte par les rivières de Seine, Loire, Garonne, Somme, Rhône, autres rivières & fleuves, avec bateaux, cabotiers, vregues, couraux, chaloupes, ou autres sortes de vaisseaux qui portent les marchandises d'une ville ou Province en autre ; esquels contracts l'Assesseur courra le risque qui pourra avenir esdites rivières par eau, feu, larcins, pilleries, & tous autres inconvéniens pensez & non pensez, Arrest de Prince, Villes, Communautéz, mêmes la baraterie des Bateliers, & aussi généralement tout ce qui peut survenir sur les rivières tout ainsi que sur la mer : & seront dressées polices par le même Greffier des Assurances, qui les enregistrera en la forme susdite.

### ARTICLE II

Pareillement assurances se peuvent stipuler sur ce qui se transporte par charges de mulets, jumens, chevaux, chariots, charettes ou harnois, par telle réserve que l'Assesseur ne courra la négligence, malversation, bonne ou mauvaise des muletiers & charretiers pour les abus qui en surviennent : joint que les voitures, chariots & chevaux, sont responsables de leurs méfaits.

## CHAPITRE XVIII

*Du contract de Bomerie, qui est argent à profit, ou grosse aventure*

## ARTICLE I

Les Maistres de Navire, ou Bourgeois de la Nef qui n'auront le pouvoir ou les commoditez pour mettre hors leurs Navires, & qui ne pourront fournir les victuailles, radoub, agrès, apparaus, & cottes-parts, auront recours à deux remèdes. L'un est de s'asseurer de Victuaillieur, qui à leur réputation contribuera deniers pour la moitié, quart, demy-quart ou sixième, ou autre part de victuaille pour le voyage entrepris. L'autre, s'ils ne trouvent personnes qui fassent lesdites victuailles, n'ayent moyen de fournir à leur radoub, ils prendront argent à profit sur le voyage qu'ils espèrent faire.

## ARTICLE II

En nul autre pays on ne peut admettre cette coustume, combien qu'ils en ayent d'autres plus dangereuses ; c'est pourquoy l'usage forme & manière de prendre argent à profit, ne se trouve en nulle part descrite par les anciens ny modernes, combien qu'ils ayent assez parlé d'usure & de profits maritimes, transport de deniers, & stipulations d'iceux, peines & interests qui se doivent payer, faute d'accomplire les pactions sur ce intervenuës : & combien que telles obligations en la diction, ayent quelque ressemblance à la manière & façon de cet usage, ont néanmoins peu de conformité : ce que l'on pourra discerner, rédigeant par écrit l'usage & la façon d'en user.

## ARTICLE III

Le Bourgeois ou Maistre du Navire qui aura subrogé en son droit & portion le Victuaillieur, partageront à la moitié ce que leur vient de perte ou profit au retour du voyage, selon qu'il a esté expliqué au chapitre des Asseurances sur corps de Nef

## ARTICLE IV

Le Maistre ou Patron a cette autorité de commander à son équipage, & avoir la libre conduite & administration de son Navire, & a pouvoir d'obliger icelle ayant fait voile : Tellement que pour l'argent à profit qu'il prend pour son voyage, non seulement il oblige sa part de la Nef, pot de vin ou chausse, & ce qui luy revient particulièrement à cause de la portion qu'il a au Navire, mais aussi les deux autres tiers du fret revenant aux Bourgeois & Victuailleurs : La raison est, que les Bourgeois l'ont élu, & prix pour agréable sa prud'homie, & suffisance : le faisant Maistre, le font possesseur & dominateur du Navire, & ce qui en dépend : Aussi avec luy seul les Charte-parties d'affrètement se passent : à luy seul se paye le total du fret, dont il fait par après distribution : En sorte que celui qui sera bourgeois pour une moitié de la Nef, ne pourra réclamer aucuns deniers du fret, si ce n'est de l'accord du Maistre qui le consentira de bonne volonté, ou par voye de justice.

## ARTICLE V

Autre regard y aura es Navires qui vont au tiers, parce que le Maistre ne pourra obliger le tiers des Victuailleurs, ne le tiers des Bourgeois : La raison de la diversité est parce qu'outre la dépense y est plus grande pour les Victuailleurs, ils fournissent aussi les marchandises, & eux mêmes font l'avance pour le Maistre, même que par raison, clausion générale de l'estat, & contract qui se passe, ledit Maistre reserve de se pouvoir faire reconnoitre à ses associez : tel Bourgeois pour telle part, tel Victuaillieur pour l'autre : Toutesfois s'il en prend, le pot du vin du Maistre qui monte à bonne somme, sera obligé avec ce qui luy revient de sa part s'il est Bourgeois : En outre il a son plein tiers

du tiers des Compagnons : l'avance faite par les Victuailleurs en principal & profit au préalable payé, lequel plein tiers demeure obligé à ses debtes, spécialement à l'argent à profit qu'il aura pris.

## CHAPITRE XIX

### De la diversité des obligations que contracte le Maistre de Navire

#### ARTICLE I

Les obligations contractées par le Maistre du Navire pour subvenir au radoub, vivres, munitions, ou autres choses pour voyages entrepris ont spéciale hypothèque sur les deniers procédans du fret, au préjudice des debtes antérieures, soient mobilières, hypothécaires ou foncières ; pourveu que le procédé soit en la première nature arrêté ou poursuivy : Car s'il passe en autre main, & qu'il aye souffert changement, la spécialité est perduë.

#### ARTICLE II

Pour retirer cette spécialité, ceux à qui le Maistre sera débiteur d'ailleurs, ou pour autres voyages cassent ordinairement leurs obligations, les renouvellent avec quelque peu d'argent qu'ils baillent, ou rafraîchissent par nouvelle promesse : par laquelle le Maistre confessera avoir receu comptant ce qu'il n'aura receu, & s'obligera payer au retour de son voyage, & ce à dessein de priver les autres créanciers concurrans en même cause : mais d'autant que cela se fait par dol, & sur un faux narré, non seulement telles novations n'obtiennent le privilège d'estre portées par spéciale hypothèque sur les deniers du voyage, ainsi sont déclarées puisnées de toutes les vérifications faites du Renoüage qu'ils appellent, en laquelle espèce de Renoüage sont compris les cedules d'argent à profit, continuées de voyage en voyage. Comme si le Marchand prenoit tout le profit de chaque navigation, & laissast tout son principal es mains du Maistre, pour les voyages esperez à faire, ce faisant il s'asseure de la suffisance du Maistre : Ce qui sera bon, non pas au préjudice des Bourgeois & Victuailleurs, ny aussi de tous ceux qui actuellement baillent leurs deniers à profit : car ils préféreront aussi les pleiges intervenus pour ledit argent à profit, lesquels estant entrez pour un voyage, ils sont déchargez, la navigation estant accomplie, si tant est que le créancier laisse le principal pour d'autres voyages, sans le consentement du pleige.

#### ARTICLE III

En la concurrence de tous les deniers baillez à profit, ceux qui seront actuellement baillez sans renouïage préféreront, & sur tous iceux deniers ceux que le Marchand fréteur aura baillé à semblable ou pareil profit, d'autant qu'il semble estre baillé en forme d'avance sur le fret qui sera deu au retour pour avancer la navigation au profit de tous.

#### ARTICLE IV

Les autres qui auront baillé argent à profit pour le même voyage : ne viendront à la préférence pour les autres debtes ou reconnoissances de leurs cedules, toutesfois s'il y a assez d'argent seront payez, sinon ils partiront ce qu'ils trouveront en essence au marc la livre.

#### ARTICLE V

L'argent à profit n'est contribuable en aucune avarie, réserve qu'aux rachapts, compositions, & jets faits pour la salvation du total, & pour le soulagement ou l'évasion des dangers.

#### **ARTICLE VI**

Les Maistres, Bourgeois, ou Victuailleurs peuvent prendre autant d'argent à profit, comme il en faudra à leur cote-part des Victuailles & radoub, en quoy ne sera compris la valeur du corps de la Nef, pource que s'ils doutent l'hazarder, ils ont moyen le pouvoir faire asseurer à moindre prix que le profit de l'argent qu'ils prendront : la valeur du radoub, aggreils, appareils, & victuailles se prendront suivant l'estat de la dépense raisonnable qui sera faite, lequel estat ils certifieront estre véritable sous leur seing qu'ils en reconnoistront avant le partement du Navire, afin qu'après la perte de leur Navire ils n'en dressent à plaisir.

#### **ARTICLE VII**

Le Maistre outre ce que dessus aura cette permission de prendre autant d'argent à profit que montent ses chausses ou pot de vin qui luy est promis par la charte-partie, en considération de l'avance qu'il peut faire à ses Compagnons.

#### **ARTICLE VIII**

Si outre les permissions susdites il s'avance de prendre argent à profit pour laisser en la maison (comme il y en a qui le sont ordinairement) & qu'il se perde. Nonobstant les attestations de la perte & prise il ne sera désobligé, mais sera tenu par règlement, de tirer le compte de la dépense du radoub & victuailles combien se monte la part du Maistre, y ajoutant les chausses ou pot de vin. En contrepartie seront couchez les deniers qu'il a pris à profit sur le voyage, s'il se monte davantage, chacun des bailleurs auront restor au marc la livre, tant sur luy que sur ses pleges, si aucuns y a, & s'il en a baillé : autrement sur son corps & biens avec interest, à la raison de dix pour cent par an. Pour ce n'est-il pas raisonnable qu'il butinast à son profit le résidu des deniers qui n'ont point esté employez à la navigation.

#### **ARTICLE IX**

S'il se découvre de la malversation provenant de la part du Maistre ou équipage, cela vérifié ils seront punis comme larrons ou écumeurs de mer.

#### **ARTICLE X**

Le trop d'argent pris à profit fait une véhémence présomption contre le Maistre du Navire, qu'il est consentant ou participant de la perte ou prise de son Navire : car comme en toute traite, soit maritime ou terrestre, le but & fin des trafiquemens est de gagner & profiter, certuy-cy ne peut avoir entrepris son voyage en intention de gagner qui, auparavant que de commencer est déjà au restor, partant il est à insérer de nécessité qu'il se soit imaginé quelque malheureuse fin en sa navigation, pour par sinistre moyen s'acquitter de ses debtes, lesquelles loyaument il ne peut payer sa navigation, estant accomplie : car l'abus y estant tel, on considérera la ruine & perte des Navires & Marchandises perduës, pillées ou prises plus par la faute susdite, que par l'impétuosité & tourmente de la mer, donc cette prescription ou présomption avec la moindre preuve que l'on pourra faire, les rendra coupables de la mort.

## **ARTICLE XI**

Par les anciennes constitutions, si aucun marinier pendant le naufrage, ou durant le combat de mer avoit robé & pillé aucune chose servant au Navire, ou frauduleusement emporté & recelé les ustancilles d'iceluy, empêché la salvation pour le faire précipiter ou donner occasion au naufrage, la perte des biens estant de grande valeur, ils s'estoient fustigez & mis après aux Galères pour trois ans, ou releguez aux œuvres publiques pour le même temps : que si avec la perte des biens ils eussent donné occasion de mort aux autres personnes du navire, ils estoient punis comme homicides. Si les biens perdus n'estoient pas de grande valeur, l'on avoit égard à leur mauvaise volonté, ils estoient flagellez davantage. Pour avoir seulement refusé leur ayde & secours au Navire périliclitant ils perdoient leurs loyers, & en outre ils encouraient punition de corps. A plus forte raison les Maistres de Navire, qui de propos délibéré ayant pris plus d'argent qu'ils n'en peuvent payer, font perdre leur Navire pour ensevelir avec iceluy leurs debtes en la mer.

## **CHAPITRE XX**

Du devoir du Greffier des Polices

### **ARTICLE I**

Le Greffier ou Clerc des Polices d'assurance doit estre élu & pris personne de bonne réputation, connoissant & entendant le trafic, principalement celuy qui se négocie par mer : doit estre vigilant & fort expert à tenir comptes & livres de raison, afin que selon l'ordre & style usité entre iceux il puisse tenir bon registre de toutes & chacunes les Polces d'assurance qui se font par devant luy.

### **ARTICLE II**

Il aura son comptoir en lieu public le plus fréquent, auquel sera proposée & affichée l'inscription Comptoir & Bureau des Assurances, & sera tenu y faire résidence, ou un Clerc entendu pour luy, depuis le matin jusques au soir, à ce que ceux qui auront à se faire assurer ne soient obligez à le chercher çà & là, même ceux qui suivent es places & heures de la Bourse, se puissent retirer au Bureau pour signer les assurances si aucunes se présentent.

### **ARTICLE III**

Plus ledit Greffier prêtera serment chaque année, non seulement d'observer les règlemens, mais qu'il ne signera pour soy directement ny indirectement les assurances. Pareillement qu'il ne prendra, ny fera prendre dons, étrennes, ou provisions de quelque personne que ce soit pour préférer les unes plus que les autres esdites signatures, sur peine non seulement de privation dudit greffe, mais de correction ou d'amende arbitraire. Que fidèlement il portera les polices qui luy seront commises. Premièrement aux Marchands originaires de cette ville, si telle est la volonté du Marchand chargeur : par après les répartira aux uns & aux autres, à ce que chacun grands & petits, se ressentent également du profit & dommage.

### **ARTICLE IV**

Sera nonobstant licite à ceux qui se veulent faire assurer, bailler les billets, ou mémoires des personnes qu'ils entendront que signent en leurs polices, même les faire porter par leurs

domestiques à qui bon leur semblera, à la charge toutefois, leur somme estant complete, de les rapporter pardevers le Greffier, pour autant & plus promptement que faire se pourra enregistrer le nom des assureurs, le jour & sommes qu'ils auront signé, pour clore l'assurance, tant sur son registre qu'au bas de la police, comme il est usité en toutes places, pour par après dresser suivant lesdites signatures les cedules du prix d'assurance à payer par le Marchand chargeur dudit jour en deux mois pour le plus court ou long terme, selon les pactions.

#### **ARTICLE V**

Prendra aussi garde le Greffier que ceux qui signent par commission d'autrui ayent à luy bailler copie approuvée de la procuration de ceux pour lesquels ils signent, laquelle il enregistrera sur son registre, afin que s'ils en avient faite, l'on aye recours audit registre, parce qu'il y en a plusieurs qui ne veulent estre dénoncés aux polices, s'ils font signer autre pour eux, il demandera leur pouvoir, ou s'ils sont résidens en la ville, les fera signer sur les registres, & promettre qu'ils tiendront pour valables les assurances que tel signera pour eux, jusques à la valeur de telle somme, nonobstant ce le Procureur ou Commissionnaire ne sera déchargé, mais répondra en son propre & privé nom, sauf son restor sur celui qui l'aura commis, & d'autre part si ledit procureur ou bien son Commis n'est solvable, ou qu'il soit tombé en décadence de ses biens, l'assuré se pourra bien toujours adresser au principal en vertu de sa procuration, ou de son pouvoir enregistré, pour la somme ou sommes dont il aura le pouvoir.

#### **ARTICLE VI**

Item le Greffier estant requis pourra faire notification, déclarations & délais, & toutes autres diligences que l'a accoustumé de faire en assurances, desquelles il sera tenu de faire mémoire sur son papier & registre, avec la date & nom du requérant, délivrera aussi acte de la réquisition & réponse qui luy sera faite.

#### **ARTICLE VII**

Pareillement baillera les coppies en bonne & deuë forme des assurances, toutesfois & quand requis en sera, au plus bref temps que faire se pourra, dont il fera salarié de gré à gré.

#### **ARTICLE VIII**

Et pour les grands abus commis à la répartition des avaries ou ressortimens, le Greffier pourra bien voir à la réquisition des Marchands, les attestations, appréciations, des dommages, cargaisons, connoissemens, & faires un projet de la réparation ou ressortimens, suivant les reglemens cy-dessus contenus. Mais il ne les clorra ne signera, qu'au préalable il n'ait conféré avec deux ou trois assureurs des principales sommes, & qu'avec iceux il soit demeuré d'accord : S'il y a contredit ou opposition, procéderont les Assureurs & Marchands chargeurs pardevant les Prieurs & Consuls, devant lesquels s'ils ne s'accordent, leur seront nommer de part & d'autre chacun un Marchand, s'ils ne le veulent, qu'ils ne puissent ou soient refusans, les nommeront d'office de Justice, & verront iceux les attestations, appréciations, cargaisons, & connoissemens, avec le projet du Greffier pour les accorder : sinon ils retourneront pardevant le Prieur & Consuls, lesquels donneront jugemens, lequel lesdits Assureurs seront contrains de nantire ou exécuter, & déboursen les sommes qui seront assurées ou les avaries, parce que toutes matières d'assurances sont très provisoires, le

Greffier sera contenté de sa peine, de gré à gré, autrement luy sera fait taxe par les Prieurs & Consuls.

#### **ARTICLE IX**

Ne pourra le Greffier dresser répartition d'aucunes avaries, si elle n'excède un pour cent en frais & victuailles, & quand l'avarie avient par tourmente si elle ne passe cinq pour cent.

#### **ARTICLE X**

Aura le Greffier pour ses peines & salaire de faire signer les assurances & tenir registre, la moitié du quart pour cent, qui monte cinq sols pour chaque cent, de livres assurées, les autres deux sols six deniers reviendront à la police, pour subvenir aux affaires d'icelle. Plus sera tenu avoir en son comptoir une boëtte pour les pauvres, pour laquelle le Marchand chargeur, outre le quart susdit qu'il paye, payera de chacun millier de livres assurées dix deniers, à la raison d'un denier pour cent de livres, qui reviendront au bureau des pauvres de cette ville pour une moitié, l'autre moitié pour donner aux pauvres mariniens qui auront esté pillés sur la mer, ou fait naufrage : mettra aussi une boëtte hors son dit bureau pour le même effet, dans laquelle se mettra le denier à Dieu, des marchez qui se font par la ville, ou les aumônes de ceux qui voudront donner.



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.