

MANUEL  
DE  
**DROIT MARITIME**

PAR

ED. VERMOND

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ  
D'AIX-MARSEILLE

---

TROISIÈME ÉDITION

---

LIBRAIRIE  
DE LA SOCIÉTÉ DU  
**RECUEIL SIREY**  
*22, rue Soufflot, PARIS, 5<sup>e</sup> Arr.*  
L. LAROSE ET L. TENIN, DIRECTEURS

—  
1911

# TABLE DES MATIÈRES

N <sup>os</sup>	Pages
PRÉFACE.....	v

## INTRODUCTION

Objet, raison d'être du droit maritime.  
Notions historiques.

1. Délimitation exacte de l'étude entreprise.....	1
2. Raisons d'être des dispositions de loi spéciales au droit maritime.....	2
3. De tout temps il y eu des dispositions spéciales : Droit grec, droit romain, ancien droit, ordonnance de 1681.....	3
4. Droit actuel : nécessité d'y apporter des réformes.....	4
5. Division de l'ouvrage.....	5
6.....	6

## PREMIÈRE PARTIE

Du navire. — Des droits dont il est susceptible.  
Des actes juridiques faits en vue  
de le mettre à même d'exécuter les transports maritimes.

### CHAPITRE PREMIER

DU NAVIRE.

6. Le navire est le bâtiment susceptible de navigation commerciale maritime.....	7
7. Tout ce qui doit servir à rendre possible, plus facile ou moins dangereuse cette navigation commerciale maritime fait partie du navire.....	8

## SECTION I

## NATIONALITÉ ET INDIVIDUALITÉ DU NAVIRE.

N <sup>os</sup>	Pages
8. Raisons qui ont fait reconnaître aux navires une nationalité. . . . .	10

§ 1. — *Conditions exigées pour qu'un navire soit français.*

9. Conditions exigées à l'époque du droit intermédiaire. . . . .	11
10. Conditions exigées aujourd'hui. . . . .	11

§ 2. — *Moyens de constater la nationalité française du navire.*

11. Détermination de l'individualité du navire. . . . .	15
12. Formalités exigées pour l'obtention de l'acte de francisation. . . . .	16
13. La nationalité du navire sera prouvée au moyen de l'acte de francisation complété par la mutation en douane et le rôle d'équipage . . . . .	17

§ 3. — *Utilité que présente la constatation de la nationalité française du navire.*

14. Prérégatives reconnues aux navires français à l'époque du droit intermédiaire. . . . .	17
15. Prérégatives reconnues aujourd'hui aux navires français. . . . .	18
16. D'après une doctrine fort soutenue en droit international privé on appliquera la loi du pays auquel appartient le navire, la loi du pavillon . . . . .	22

## SECTION II

## NATURE JURIDIQUE DU NAVIRE.

17. Le navire est un meuble soumis à des règles particulières. . . . .	23
--	----

## CHAPITRE II

## DROITS RÉELS POUVANT EXISTER SUR LE NAVIRE.

18. Énumération des droits réels. . . . .	25
---	----

## SECTION I

## PROPRIÉTÉ ET USUFRUIT.

19. Il est nécessaire de s'occuper des modes d'acquisition de la propriété. . . . .	25
---	----

§ 1. — *Modes d'acquisition originaires.*

N <sup>os</sup>	Pages
20. Construction par économie et à forfait du navire. . . . .	26

§ 2. — *Modes d'acquisition dérivés supposant le consentement de l'ancien propriétaire.*

21. Le droit maritime contient à ce sujet deux prescriptions particulières ; il exige un écrit et la mutation en douane . . . . .	34
22. Nécessité d'un écrit. . . . .	34
23. Nécessité de la mutation en douane . . . . .	39

§ 3. — *Modes d'acquisition dérivés se produisant sans qu'intervienne la volonté de l'ancien propriétaire.*

24. Prescription . . . . .	43
----------------------------	----

§ 4. — *Modes d'acquisition spéciaux aux navires.*

25. Abandon, délaissement ; renvoi . . . . .	45
--	----

## SECTION II

## COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE.

26. Détermination exacte de l'hypothèse dans laquelle s'appliquera l'art. 220 C. Comm. . . . .	46
27. Caractères distinctifs de l'association prévue par l'art. 220 C. Comm. . . . .	47
28. Rapports existant entre les différents copropriétaires du navire. . . . .	50
29. Rapports entre les copropriétaires et les tiers. . . . .	52
30. Causes de dissolution de l'association . . . . .	53

## SECTION III

## DROIT DE SUITE DES CRÉANCIERS CHIROGRAPHAIRES

31. Démonstration de l'existence de ce droit . . . . .	54
32. Prérégatives assurées par ce droit aux créanciers chirographaires . . . . .	57
33. Causes d'extinction du droit de suite ; division . . . . .	59
34. Causes d'extinction faisant perdre le droit sans compensation. . . . .	59
35. Causes d'extinction transformant le droit en un droit sur le prix. . . . .	68

## SECTION IV

## PRIVILÈGES EXISTANT SUR LES NAVIRES.

36. Le Code de Commerce a créé et réglementé de nombreux privilèges sur les navires. . . . .	73
--	----

N <sup>os</sup>	Pages
37. Prérogatives conférées par ces privilèges . . . . .	74
38. Le privilège ne modifie en rien le droit de suite que tout créancier a sur le navire . . . . .	74
39. Le privilège confère au créancier un droit de préférence . . . . .	76
40. Causes d'extinction des privilèges . . . . .	77

SECTION V

HYPOTHÈQUE MARITIME.

41. Raisons d'être de l'hypothèque maritime; historique . . . . .	81
42. Division du sujet . . . . .	84
§ 1. — <i>Constitution de l'hypothèque maritime.</i>	
43. L'hypothèque maritime ne peut être que conventionnelle . . . . .	84
44. Qui peut constituer une hypothèque maritime . . . . .	85
45. Sur quoi peut être constituée l'hypothèque maritime . . . . .	87
46. En quelles formes l'hypothèque maritime peut être constituée.	87

§ 2. — *Publicité de l'hypothèque maritime.*

47. La publicité s'obtient au moyen d'une inscription faite sur un registre tenu par le receveur principal des douanes du port d'attache du navire . . . . .	88
48. Mesures prises par la loi pour le cas où le navire change de port d'attache . . . . .	91
49. De la publicité des hypothèques constituées durant le voyage du navire . . . . .	91

§ 3. — *Effets de l'hypothèque maritime.*

50. L'hypothèque maritime donne un droit de préférence et un droit de suite . . . . .	93
51. Du droit de préférence : que garantit-il? sur quoi porte-t-il? . . . . .	93
52. Du droit de suite : mesures prises pour en prévenir la disparition . . . . .	97
53. Du droit de suite conféré par l'hypothèque constituée sur une part indivise du navire . . . . .	100

§ 4. — *Causes d'extinction de l'hypothèque maritime.*

54. Renvoi à l'art. 2180 . . . . .	103
55. La purge est possible . . . . .	103
56. Le droit de suite sera éteint quand il y aura eu vente du navire en justice faite dans les formes de la saisie . . . . .	104

SECTION VI

SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

57. La saisie du navire se fait, en principe, d'après les règles de la saisie immobilière . . . . .	105
58. De l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile . . . . .	106

CHAPITRE III

DES ACTES JURIDIQUES FAITS EN VUE DE METTRE LE NAVIRE A MÈME D'EXÉCUTER LES TRANSPORTS MARITIMES.

N <sup>os</sup>	Pages
59. Exposé et division du sujet . . . . .	108

SECTION I

DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS.

60. Nature du contrat passé entre le propriétaire du navire et les matelots . . . . .	109
---	-----

§ 1. — *Conditions requises pour la formation et la preuve du contrat d'engagement des matelots.*

61. Raisons d'être des règles spéciales écrites en cette matière . . . . .	110
62. De la revue du départ et du rôle d'équipage : relativement au contrat d'engagement, la rédaction du rôle d'équipage est exigée <i>ad probationem</i> seulement, et non <i>ad solennitatem</i> . . . . .	112
63. Le rôle d'équipage n'est pas d'ailleurs le seul mode de preuve admis; il peut être suppléé à l'inexistence ou à l'insuffisance du rôle d'équipage, au moyen, mais seulement au moyen de l'écrit rédigé par les parties . . . . .	115

§ 2. — *Effets du contrat d'engagement.*

1 <sup>o</sup> <i> Obligations des gens de l'équipage.</i> . . . . .	116
64. Les gens de l'équipage doivent fournir les services qu'ils ont promis : explication de l'art. 251 C. Comm . . . . .	116
65. Sanction de cette obligation . . . . .	117
2 <sup>o</sup> <i> Obligations de l'armateur.</i> . . . . .	118
66. Énumération de ces différentes obligations . . . . .	118
67. L'armateur doit pourvoir aux besoins des gens de l'équipage . . . . .	118
68. L'armateur doit payer aux gens de l'équipage les salaires promis . . . . .	118
69. L'armateur ne doit payer ces loyers qu'à la fin du voyage, au lieu où est inscrit le matelot et après intervention du commissaire maritime . . . . .	118
70. Le paiement des loyers doit être demandé dans un bref délai (un an après le voyage terminé) . . . . .	122
71. Le paiement des loyers pourra être demandé non seulement par les matelots, mais encore par l'administration de la marine . . . . .	122
72. Privilège garantissant le paiement des loyers . . . . .	123
73. De l'insaisissabilité et de l'incessibilité des loyers des gens de mer . . . . .	126
74. L'armateur doit rapatrier le matelot quand le contrat d'engagement prend fin à l'étranger : cette obligation est établie, non par la convention des parties, mais par la loi . . . . .	128

N <sup>os</sup>	Pages
75. Etendue exacte de cette obligation. . . . .	130
76. Du droit qui appartient à l'Etat qui, ayant procédé lui-même au rapatriement du matelot, veut se faire rembourser par l'armateur des dépenses qu'il a dû faire dans ce but . . . . .	131
§ 3. — <i>Conséquences de l'impossibilité où se trouve le marin de fournir les services qu'il a promis.</i>	
77. Division du sujet. . . . .	134
1 <sup>o</sup> <i>L'impossibilité de fournir les services a pour cause un cas fortuit.</i> . . . . .	134
78. En principe, l'armateur cessera d'être tenu d'obligations envers le matelot à dater du jour où se produira ce cas fortuit; il devra seulement le rapatriement, si ce cas fortuit se produit à l'étranger. . . . .	134
79. La règle d'après laquelle l'armateur cesse d'être tenu envers le matelot à dater du jour où se produira ce cas fortuit, s'applique d'une façon absolue, quand ce cas fortuit affecte le navire qui, par suite, ne peut plus continuer son voyage . . . . .	135
80. Quant à la persistance de l'obligation du rapatriement, elle subit une atténuation au cas de naufrage du navire . . . . .	136
81. Conséquences de l'arrêt du gouvernement quand il est considéré comme mettant fin au contrat d'engagement, et quand il est considéré comme empêchant seulement les matelots de reprendre, pendant un certain temps, les services qu'ils ont promis. . . . .	138
82. En principe, l'armateur cesse d'être obligé à partir du jour où se produit le cas fortuit, quand ce cas fortuit affecte la personne du matelot. . . . .	140
83. Exceptions admises dans l'intérêt du matelot. . . . .	141
84. Atténuations admises dans l'intérêt de l'armateur. . . . .	143
2 <sup>o</sup> <i>L'impossibilité de fournir les services a pour cause le fait ou la fuite de l'armateur</i> . . . . .	144
85. L'armateur devra au matelot des dommages-intérêts; il lui devra le rapatriement, si le contrat prend ainsi fin à l'étranger. . . . .	144
86. De la rupture du voyage par la volonté du propriétaire. . . . .	144
87. Du congédiement des matelots. . . . .	145
3 <sup>o</sup> <i>L'impossibilité de fournir les services a pour cause le fait ou la faute du marin</i> . . . . .	146
88. Non seulement le marin ne pourra plus dans l'avenir se prévaloir des droits que lui donnait le contrat d'engagement, mais il sera passible de dommages-intérêts. . . . .	146
89. L'obligation de rapatriement subsiste. . . . .	146
§ 4. — <i>Conséquences de la prolongation ou de l'abréviation du voyage.</i>	
90. De la prolongation du voyage. . . . .	147
91. De l'abréviation du voyage. . . . .	147

N <sup>os</sup>	Pages
APPENDICE. — <i>Du contrat d'engagement des matelots au fret et à la part.</i>	
92. Quoique constituant un louage de services, ce contrat admet certaines règles particulières tenant à ce que le fret est susceptible de varier, et même de disparaître, suivant les événements. . . . .	148
§ 5. — <i>Des mesures prises dans l'intérêt du marin devenu incapable d'exercer sa profession par suite d'un risque professionnel.</i>	
93. Raison d'être des lois du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905. . . . .	149
94. Double rôle qu'est appelée à jouer la Caisse de Prévoyance. . . . .	150
95. De la Caisse de Prévoyance considérée comme société de secours mutuels. . . . .	152
96. Influence qu'exerce la création de la Caisse de Prévoyance sur le droit d'agir fondé sur l'art. 1382 C. C. : . . . .	156
1 <sup>o</sup> Dans le cas où celui qui est coupable de la fraude n'est pas assuré par la Caisse de Prévoyance. . . . .	156
2 <sup>o</sup> Dans le cas où il est assuré par cette Caisse. . . . .	156
97. Personnes pouvant se prévaloir de l'assurance procurée par la Caisse de Prévoyance. . . . .	163
SECTION II	
DU CAPITAINE	
98. Raison d'être des dispositions spéciales du droit maritime. . . . .	166
§ 1. — <i>Prescriptions légales relatives au capitaine et ayant pour objet d'assurer la bonne conduite du navire.</i>	
99. Capacité exigée du capitaine. . . . .	168
100. Pouvoirs reconnus au capitaine. . . . .	169
101. Obligations imposées au capitaine. . . . .	170
a) Avant le départ. . . . .	170
b) Durant le voyage. . . . .	173
c) A l'arrivée. . . . .	174
§ 2. — <i>Conséquences juridiques du contrat passé entre le capitaine et le propriétaire du navire.</i>	
1 <sup>o</sup> <i>Rapports établis par ce contrat entre le propriétaire du navire et le capitaine</i> . . . . .	176
192. Il y a non seulement louage de services, mais encore mandat. . . . .	176
a) <i>Droits et pouvoirs reconnus au capitaine.</i> . . . .	176
103. Hors du lieu de la demeure du propriétaire du navire, le capitaine a tous les pouvoirs nécessaires pour mettre le navire à même d'entreprendre ou d'achever le voyage. . . . .	176

TABLE DES MATIÈRES.

N <sup>os</sup>	Pages
104. II à, hors du lieu de la demeure du propriétaire, tous les pouvoirs nécessaires pour mettre le navire à même d'entreprendre le voyage; exception relative à la constitution d'hypothèque	177
105. II à, hors du lieu de la demeure du propriétaire, tous les pouvoirs nécessaires à l'effet de mener à bonne fin le voyage entrepris; exceptions relatives à la vente du navire, à l'emprunt à la grosse, à la mise en gage et à la vente des marchandises qui sont sur le navire	178
106. Au lieu de la demeure du propriétaire du navire, l'intervention de celui-ci est exigée pour la conclusion de tout acte, quel qu'il soit	180
107. Quand le capitaine est-il considéré comme traitant au lieu ou hors du lieu de la demeure du propriétaire?	181
108. Des droits et pouvoirs du capitaine commandant un navire appartenant à plusieurs copropriétaires	181
b) <i>Obligations incombant au capitaine</i>	183
109. Le capitaine est responsable de ses fautes	183
110. Le capitaine est tenu d'achever le voyage commencé	183
111. Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire un commerce séparé	184
c) <i>Droits et obligations du propriétaire du navire à l'égard du capitaine</i>	185
112. Congrégement du capitaine	185
2 <sup>o</sup> <i>Conséquences produites par les actes du capitaine entre le propriétaire du navire et les tiers</i>	186
a) <i>Le capitaine a fait, hors du lieu de la demeure du propriétaire du navire, un acte licite pour lequel la loi n'exige aucune formalité</i>	186
113. Tenu comme mandant, le propriétaire du navire peut cependant se libérer par l'abandon du navire et du fret	187
114. Critiques méritées par la théorie de l'abandon du navire et du fret telle qu'elle est réglementée	190
115. La faculté d'abandon appartient au propriétaire du navire pour toutes les dettes contractées par le capitaine son mandataire	191
116. Que doit comprendre l'abandon?	195
117. Effets de l'abandon	195
b) <i>Le propriétaire du navire est intervenu à l'acte licite passé par le capitaine et que celui-ci aurait pu passer seul sans formalités</i>	196
118. Conséquences	196
c) <i>Le capitaine a passé, au lieu de la demeure du propriétaire du navire, et sans le faire intervenir, des actes qui, d'ailleurs, ne sont soumis à aucune formalité</i>	196
119. Le propriétaire du navire est tenu, sauf dans le cas où celui qui a contracté avec le capitaine était de mauvaise foi	196
d) <i>Le capitaine a passé les actes particulièrement graves pour lesquels certaines formalités sont exigées, sans les accomplir</i>	199

120. Énumération de ces actes	199
121. L'emprunt à la grosse, la vente et la mise en gage des marchandises n'en sont pas moins valables; mais les privilèges du prêteur de deniers et du chargeur sur le navire ne prennent pas naissance	200
122. La vente du navire par le capitaine est nulle	201
123. Recherche de l'idée qui a inspiré au législateur ces solutions différentes	201
e) <i>Le capitaine a commis un délit ou un quasi-délit</i>	203
124. Le propriétaire du navire préposant est responsable à raison des délits et quasi-délits commis par le capitaine, son préposé; il a, d'ailleurs, la faculté d'abandon	203
125. Le propriétaire du navire peut-il, par une convention expresse faite avec un tiers, s'exonérer de la responsabilité du délit que le capitaine commettra à l'encontre de ce tiers?	204
f) <i>Le propriétaire du navire est celui qui est responsable des faits du capitaine, alors même qu'il n'est pas l'armateur</i>	213
126. Démonstration de l'exactitude de cette proposition	213
3 <sup>o</sup> <i>Conséquences produites entre le capitaine et les tiers par les actes du capitaine</i>	214
a) <i>Le capitaine a accompli un acte licite rentrant dans ses pouvoirs</i>	214
127. Simple mandataire, il n'est devenu ni créancier, ni débiteur; néanmoins, il peut agir lui-même ou être poursuivi à raison de ses actes, sans que le nom du propriétaire figure dans la procédure	214
b) <i>Le capitaine a, dans l'exercice de son mandat, commis un fait illicite</i>	218
128. Il est tenu des conséquences de son délit	218
129. Le capitaine doit-il, comme préposant, être tenu des fautes des gens de l'équipage?	219
APPENDICE. — <i>Relations juridiques pouvant exister entre le capitaine et les chargeurs.</i>	
130. Le capitaine qui n'est certainement pas le mandataire conventionnel des chargeurs, peut en être le mandataire légal, mais seulement dans le cas prévu par l'art. 296-2 <sup>o</sup> ; dans tout autre cas, le capitaine, agissant pour les chargeurs sera un gérant d'affaires	222
131. Les chargeurs sont-ils tenus sur tout leur patrimoine des obligations contractées par le capitaine agissant comme leur mandataire ou leur gérant d'affaires?	227

## DEUXIÈME PARTIE

De l'affrètement du navire. — Actes juridiques, contrats auxquels peuvent donner naissance l'affrètement du navire et, d'une façon générale, son exploitation.

## CHAPITRE PREMIER

## DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

## SECTION I

## NATURE DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

N <sup>os</sup>	Pages
132. C'est tout à la fois un louage de services et un louage de choses, même lorsqu'il s'agit du contrat de transport maritime. . . . .	231

## SECTION II

## CONDITIONS EXIGÉES POUR LA VALIDITÉ ET LA PREUVE DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT; DE LA CHARTE PARTIE

133. Conditions de validité. . . . .	233
134. Le contrat doit être prouvé au moyen d'un écrit nommé charte-partie. . . . .	233
135. Des énonciations contenues dans la charte-partie. . . . .	234

## SECTION III

## DES EFFETS DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

## § 1. Obligations du fréteur.

136. Le fréteur est tenu de toutes les obligations que le louage de choses et le louage de services font naître à l'encontre du bailleur. . . . .	233
1 <sup>o</sup> Le fréteur est tenu de toutes les obligations que le louage de choses fait naître à l'encontre du bailleur. . . . .	239
137. Il est donc tenu des obligations énumérées dans l'art. 1719 C. C.	239
a) Il s'agit d'un propriétaire qui a donné à bail son navire tout équipé à un affrètement qui exploitera comme il l'entendra. . . . .	239
138. Puisque, dans ce cas, c'est le caractère de louage de choses qui domine, on retrouve aisément les obligations de l'art. 1719 C. C. . . . .	239

N <sup>o</sup>	Pages
b) Il s'agit d'un propriétaire de navire s'engageant à transporter les marchandises. . . . .	242
139. Ces obligations ont alors une bien moins grande importance, le contrat de transport maritime étant sur tout un contrat de louage de services; elles existent cependant. . . . .	242
2 <sup>o</sup> Le fréteur est tenu des obligations que le louage de services fait naître à l'encontre du bailleur. . . . .	243
a) Il s'agit d'un propriétaire qui a donné à bail son navire tout équipé à un affrètement qui l'exploitera comme il l'entendra. . . . .	243
140. Ces obligations lui incombent puisqu'il a promis, en même temps que la jouissance du navire, les services de l'équipage. . . . .	243
b) Il s'agit d'un propriétaire de navire s'engageant à transporter des marchandises. . . . .	243
141. Il devra veiller à la conservation des marchandises, les transporter, les remettre au destinataire. . . . .	243

## APPENDICE I. — Du connaissement.

142. Utilité du connaissement considéré comme fournissant la preuve de la perfection et de l'existence du contrat de transport. . . . .	247
143. De la rédaction du connaissement en quatre originaux au moins. . . . .	249
144. Le connaissement fait preuve erga omnes. . . . .	252
145. Utilité spéciale du connaissement à ordre ou au porteur. . . . .	253
146. Dangers que peut faire naître la rédaction du connaissement à ordre ou au porteur en plusieurs originaux; difficultés auxquelles donnera lieu l'existence de plusieurs originaux endossés à des personnes différentes. . . . .	256

## APPENDICE II. — Des clauses au moyen desquelles le propriétaire du navire et le capitaine stipulent l'exonération de la responsabilité de leurs fautes.

147. Ces clauses sont-elles valables? . . . . .	264
§ 2. Obligations de l'affrètement.	
148. Il doit payer le fret promis. . . . .	267
149. Le fret est dû intégralement lorsque la marchandise est arrivée à destination, même si elle a été déteriorée par un cas fortuit. Exception indiquée par l'art. 310-2 <sup>o</sup> . . . . .	268
150. <i>Quid</i> si la chose n'est pas arrivée à destination. . . . .	269
1 <sup>o</sup> Par suite de la faute du fréteur. . . . .	269
2 <sup>o</sup> Par suite d'un cas fortuit. . . . .	275
3 <sup>o</sup> Par suite de la faute de l'affrètement. . . . .	275
151. Le fret est fixé souverainement par la convention des parties. . . . .	276
152. Prestations accessoires s'ajoutant au fret. . . . .	276
153. Augmentation du fret due à des causes postérieures à la conclusion du contrat: surestaries. . . . .	277

SECTION IV

GARANTIES ASSURANT L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DES PARTIES

N <sup>os</sup>	Pages
154. Privilège du créateur sur les marchandises transportées . . . . .	279
155. Privilège de l'affrèteur sur le navire . . . . .	281

SECTION V

DISSOLUTION DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

156. Renvoi aux principes de droit commun . . . . .	281
157. L'affrèteur n'est irrévocablement tenu des obligations dérivant du contrat d'affrètement qu'après le chargement effectué . . . . .	282
158. L'affrèteur ne peut, à l'encontre de l'acquéreur du navire, se prévaloir du contrat d'affrètement passé avec le vendeur antérieurement à la vente . . . . .	282

CHAPITRE II

DES AVARIES.

159. Les principes du droit commun donnent, en général, sans qu'il se souleve à ce sujet de difficultés, les solutions qu'il faut admettre toutes les fois qu'il y a eu dommage subi soit par le navire, soit par les marchandises, toutes les fois qu'il y a eu dépense faite soit pour le navire, soit pour la cargaison . . . . .	284
160. Il est toutefois utile d'insister au cas d'avarie commune . . . . .	286

§ 1. — *Fondement juridique de la théorie des avaries communes.*

161. Théorie du droit romain . . . . .	287
162. Théorie actuelle . . . . .	290

§ 2. — *Conditions nécessaires pour qu'il y ait avarie commune.*

163. Pour les connaître, il faut s'en référer à l'art. 400, dern. alin., C. Comm. . . . .	291
164. Le dommage doit avoir été éprouvé, la dépense extraordinaire doit avoir été faite dans l'intérêt commun . . . . .	291
165. Le dommage éprouvé doit résulter d'un fait volontaire du capitaine . . . . .	292
166. Le dommage subi, la dépense faite doivent avoir produit un résultat utile . . . . .	294
167. Le résultat utile obtenu, le droit à la contribution, pour celui qui a subi l'avarie, subsistera alors même que ce résultat viendrait, par suite d'un nouvel événement, à disparaître . . . . .	299
168. Les conditions indiquées sont les seules qui soient exigées pour qu'il y ait avarie commune . . . . .	300

§ 3. — *Conséquences juridiques produites par les avaries communes.*

N <sup>os</sup>	Pages
169. Du règlement d'avaries destiné à établir la contribution due par chacun de ceux qui ont tiré avantage de l'avarie commune . . . . .	303
170. Procédure permettant d'arriver au règlement d'avaries . . . . .	304
171. Quelles sont les différentes parties du rapport des experts ayant pour résultat d'établir le règlement d'avaries . . . . .	309
172. Établissement de la masse créancière . . . . .	309
173. Établissement de la masse débitrice . . . . .	313
174. Comment est rendu exécutoire le règlement d'avaries . . . . .	319
175. Droits assurés par le règlement d'avaries à la victime d'une avarie commune . . . . .	319

§ 4. — *Appréciation de la théorie du Code de Commerce relative aux avaries communes.*

176. On a tort prétendu que la victime de l'avarie commune devrait seule en supporter définitivement les conséquences . . . . .	323
177. Il serait désirable que tous les pays adoptent une législation uniforme en matière d'avaries communes . . . . .	325

CHAPITRE III

DE L'ABORDAGE MARITIME.

178. Raison de l'insuffisance et de la défectuosité des dispositions du Code en cette matière . . . . .	326
179. Historique . . . . .	327
180. Théorie du Code . . . . .	329
181. Conditions d'exercice de l'action donnée au cas d'abordage . . . . .	331

CHAPITRE IV

DU SAUVETAGE ET DE L'ASSISTANCE.

182. Du sauvetage . . . . .	335
183. De l'assistance . . . . .	335

CHAPITRE V

DES ASSURANCES MARITIMES.

SECTION I

HISTORIQUE ET NOTIONS GÉNÉRALES.

184. Définition de l'assurance maritime . . . . .	337
185. Historique . . . . .	338



N <sup>os</sup>	Pages
186. De l'importance de l'étude des polices usuelles d'assurance pour la connaissance exacte de la théorie actuelle de ce contrat . . . . .	338
187. Caractères particuliers du contrat d'assurance maritime. . . . .	339

## SECTION II

## CONDITIONS EXIGÉES PAR LA LOI POUR QU'IL Y AIT CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME.

188. Indépendamment des conditions exigées pour tous les contrats, il est exigé certaines conditions spéciales, soit de fond, soit de forme. . . . .	342
--	-----

## § 1. Conditions de fond.

189. Ce sont les caractères spéciaux du contrat d'assurance maritime qui expliquent l'existence de ces conditions . . . . .	342
1 <sup>o</sup> Conditions exigées parce que le contrat d'assurance maritime est un contrat <i>aleatoire</i> . . . . .	342
190. Il ne peut y avoir assurance que là où il y a un risque à couvrir.	342
191. De l'assurance conclue à propos d'une chose qui, étant donnée sa nature, ne peut être exposée à un risque. . . . .	343
192. De l'assurance conclue à propos d'une chose sujette, à raison de sa nature, à perte ou à détérioration par suite d'une fortune de mer, mais qui, vu les circonstances, n'a pas, à dater de la signature du contrat, à craindre les risques de mer. . . . .	343
193. De l'assurance conclue en vue des risques qui, par suite d'événements postérieurs à la conclusion du contrat tels que la rupture du voyage avant le départ du navire, ne seront jamais encourus . . . . .	348
194. Conséquences des réticences, des fausses déclarations commises par l'assuré. . . . .	349

2<sup>o</sup> Conditions exigées parce que le contrat d'assurance maritime est un contrat d'indemnité et seulement un contrat d'indemnité. . . . .

195. Résumé de la théorie consacrée par le Code de Commerce . . . . .	354
196. On pouvait s'assurer contre toute perte proprement dite, contre tout <i>damnum emergens</i> causé par un risque de mer . . . . .	355
197. On ne pouvait s'assurer contre le manque de gain, contre le <i>lucrum cessans</i> . . . . .	359
198. La loi du 12 août 1885 a permis l'assurance du <i>lucrum cessans</i> ; conséquences qui en résultent. . . . .	362
199. Toute personne, même non propriétaire, peut assurer la chose sur laquelle elle a un droit. . . . .	366
200. Bien souvent les polices contiennent des clauses empêchant que l'assuré obtienne la réparation complète du préjudice par lui souffert. . . . .	368
201. L'assurance ne doit jamais faire obtenir à l'assuré au delà de la réparation du préjudice . . . . .	369
202. De l'assurance exagérée contractée sans dol ni fraude de la part de l'assuré. . . . .	369

## TABLE DES MATIÈRES.

N <sup>os</sup>	Pages
203. De l'assurance exagérée contractée par l'assuré coupable de dol.	374
204. Des assurances cumulatives . . . . .	376
3 <sup>o</sup> Conditions exigées parce que le contrat d'assurance maritime n'a pour but que d'assurer la réparation du préjudice causé par un risque de mer. . . . .	378
205. Importance secondaire de ces conditions . . . . .	378
206. Est considérée comme assurance maritime toute assurance contractée en prévision d'un dommage se produisant sur mer, alors même que la mer n'en serait pas la cause . . . . .	378
207. Il peut être quelquefois délicat de décider si une assurance est terrestre ou maritime . . . . .	383

## § 2. — Conditions de forme.

208. Le contrat d'assurance doit être contracté au moyen d'un écrit nommé police; la police est le plus souvent un acte authentique rédigé soit par les courtiers d'assurances maritimes, soit par les notaires . . . . .	385
209. De la rédaction des polices d'assurances conclues par l'intermédiaire des courtiers d'assurances . . . . .	387
210. De la compétence des notaires en matière de polices d'assurance . . . . .	390
211. Des énonciations contenues dans la police . . . . .	391

## SECTION III

## OBLIGATIONS PESANT SUR L'ASSUREUR

212. Il doit, dans les conditions déterminées par le contrat, indemniser l'assuré du préjudice causé par le sinistre maritime. . . . .	395
--	-----

## § 1. — Des événements obligeant l'assureur à indemniser l'assuré.

213. Ce sont les événements qui, indiqués au contrat d'assurance, se sont produits par le fait de la mer ou sur mer, et ont causé un préjudice à l'assuré dans le temps et les conditions qu'établit le contrat. . . . .	396
214. Détermination des risques maritimes dont est responsable l'assureur. . . . .	396
215. Détermination des conditions dans lesquelles le risque doit se produire pour que l'assureur soit tenu . . . . .	399

## § 2. — Du préjudice dont l'assureur doit la réparation.

216. Règle générale . . . . .	406
217. L'assureur est-il tenu d'indemniser l'assuré à raison du préjudice qu'a causé à celui-ci le recours exercé par un tiers, victime du dommage occasionné par la chose assurée? . . . . .	406

APPENDICE. — Des recours appartenant à l'assureur contre les tiers à raison du sinistre qui l'a obligé à payer une indemnité à l'assuré.

N <sup>os</sup>	Pages
232. Hypothèses dans lesquelles peuvent exister ces recours . . . . .	449
233. Du recours fondé sur l'art. 1382 C. C.; insuffisance de ce moyen d'agir . . . . .	450
234. L'assureur jouit-il du bénéfice de la subrogation légale ? . . . . .	451

SECTION IV

OBLIGATIONS PESANT SUR L'ASSURÉ.

235. Rappel d'obligations déjà étudiées : il reste à examiner : 1<sup>o</sup> l'obligation de payer la prime ; 2<sup>o</sup> l'obligation de conserver à l'assureur subrogé les droits et actions que le sinistre a fait naître à l'encontre des tiers. . . . . 452

§ 1. — *Obligation de payer la prime.*

236. L'éendue de cette obligation est déterminée par la convention des parties. . . . . 453

237. Du privilège, de l'action en résolution appartenant à l'assureur. . . . . 456

§ 2. — *Obligation de conserver à l'assureur les droits et actions que le sinistre a fait naître à l'encontre des tiers.*

238. L'assuré est-il tenu de cette obligation ? . . . . . 460

SECTION V

DES EFFETS DE L'ASSURANCE CONTRACTÉE PAR L'ENTREMISE D'UN MANDATAIRE OU D'UN COMMISSIONNAIRE.

239. De l'assurance contractée par l'entremise d'un mandataire. . . . . 463

240. Quand une assurance est contractée par l'entremise d'un commissionnaire, c'est le commettant et non le commissionnaire qui, en cas de sinistre, peut demander l'indemnité : c'est, au contraire, le commissionnaire et non le commettant qui doit la prime. . . . . 463

241. Le commettant, demandant à l'assureur l'indemnité à lui due, se verra opposer en compensation par celui-ci la créance qu'il a contre le commissionnaire relativement à la prime . . . . . 466

SECTION VI

DE LA CESSION DES DROITS RÉSULTANT DU CONTRAT D'ASSURANCE CONSENTIE SOIT PAR L'ASSURÉ, SOIT PAR L'ASSUREUR.

242. Cession de ses droits consentie par l'assuré . . . . . 467

243. Cession de ses droits consentie par l'assureur. . . . . 470

§ 3. — *Comment l'assureur fournira la réparation du préjudice.*

N <sup>os</sup>	Pages
218. L'assuré a à son service deux moyens pour obtenir la réparation du préjudice; l'action d'avarie et le délaissement. . . . .	409

*Action d'avarie.*

219. Il y a lieu de rechercher : 1<sup>o</sup> quelles sont les règles suivant lesquelles sera calculée l'indemnité due; 2<sup>o</sup> quelles sont les conditions spéciales de l'exercice d'avarie . . . . . 409

1<sup>o</sup> *Règles suivant lesquelles sera établi le règlement par avaries* . . . . . 410

220. L'assureur ne devra jamais rien au delà de la réparation du préjudice subi; c'est un principe d'ordre public. Mais il devra fournir cette réparation complète; celle seconde règle est susceptible de dérogations. . . . . 410

221. Règles suivant lesquelles se calculera l'indemnité due, en supposant qu'il n'est intervenu aucune convention spéciale. . . . . 411

1<sup>o</sup> Au cas d'avarie particulière. . . . . 420

2<sup>o</sup> Au cas d'avarie commune. . . . . 423

222. Restrictions les plus usuelles apportées à l'obligation de l'assureur . . . . . 423

2<sup>o</sup> *Conditions d'exercice de l'action d'avarie.* . . . . 431

223. L'assuré doit de suite faire connaître le sinistre à l'assureur. . . . . 431

224. L'assuré peut, sauf convention contraire, exiger aussitôt le paiement de l'indemnité à lui due. . . . . 432

225. De la prescription et des fins de non-recevoir admises en matière d'action d'avarie . . . . . 432

*Action en délaissement.*

226. Le délaissement est une voie de recours exceptionnelle qui ne peut être employée par l'assuré que dans les cas prévus soit par la loi, soit par le contrat. . . . . 434

227. Cas dans lesquels il y aura lieu au délaissement, soit d'après la loi, soit d'après les clauses usuelles des polices . . . . . 435

1<sup>o</sup> Parce qu'il y a destruction ou détérioration très grave de la chose assurée. . . . . 435

2<sup>o</sup> Parce que l'assuré a perdu toute chance de recouvrer sa chose, ou ne peut espérer la recouvrer qu'à un moment où elle sera pour lui sans utilité. . . . . 439

228. Qu'est-ce qui doit être délaissé par l'assuré ? . . . . . 440

229. Conditions imposées à l'assuré qui veut délaissé. . . . . 443

230. Effets du délaissement . . . . . 445

1<sup>o</sup> Au profit de l'assuré . . . . . 445

2<sup>o</sup> Au profit de l'assureur. . . . . 445

231. Irrévocabilité du délaissement. . . . . 448

CHAPITRE VI

DU PRÊT A LA GROSSE

Nos	Pages
244. La création de l'assurance maritime et de l'hypothèque sur les navires a changé les raisons d'être du prêt à la grosse, et en a diminué l'importance : le prêt à la grosse après le départ est le seul qui en fait, soit employé. . . . .	471

§ 1. — Conditions de validité du prêt à la grosse.

245. Conditions de fond . . . . .	474
246. Conditions de capacité . . . . .	477
247. Conditions de forme . . . . .	477

§ 2. — Effets du prêt à la grosse.

248. Il s'agit tout d'abord d'établir quelles obligations naissent à l'encontre de l'emprunteur : ensuite, il faudra voir quels sont les effets du concours d'un prêt à la grosse et d'une assurance ou de plusieurs prêts à la grosse relativement à la même chose. . . . .	479
a) Obligations qui pèsent sur l'emprunteur. . . . .	470
249. Obligations devant l'emprunteur au cas d'heureuse traversée. . . . .	479
250. Situation de l'emprunteur au cas de perte totale de la chose. . . . .	481
251. Situation de l'emprunteur au cas de sinistre majeur. . . . .	485
252. Situation de l'emprunteur au cas de simple avarie. . . . .	486
b) Concours de droits rivaux sur le navire ou sur le chargement. . . . .	487
253. Relativement à la même chose, il a été fait un prêt à la grosse et une assurance. . . . .	488
254. Relativement à la même chose, il a été fait plusieurs prêts à la grosse. . . . .	489
255. Prescription de l'action du prêteur de deniers. . . . .	489

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.