

MANUEL
DE
DROIT MARITIME

PAR

Ed. VERMOND

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

CINQUIÈME ÉDITION

LIBRAIRIE
DE LA SOCIÉTÉ DU
RECUEIL SIREY

Ann. M^{on} LAROSE ET FORCEL

LÉON TENIN, Directeur

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

1920

TABLE DES MATIÈRES

N°	Pages
PREFACE	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 a eu des dispositions spéciales : Droit grec, droit romain, ancien droit, ordonnance de 1681.	2
4. Droit actuel : nécessité d'y apporter des réformes.	3
5. Division de l'ouvrage.	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

8. Raisons qui ont fait reconnaître aux navires une nationalité.	10
Ed. VERMOND	15*

§ 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 16

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

14. Prérogatives reconnues aux navires français à l'époque du droit intermédiaire. 17
 15. Prérogatives reconnues aujourd'hui aux navires français. 17
 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. 21

SECTION II

NATURE JURIDIQUE DU NAVIRE

17. Le navire est un meuble soumis à des règles particulières 22

CHAPITRE II

DROITS RÉELS POUVANT EXISTER SUR LE NAVIRE

18. Énumération des droits réels. 23

SECTION I

PROPRIÉTÉ ET USUFRUIT

19. Il est nécessaire de s'occuper des modes d'acquisition de la propriété. 23

§ 1. Modes d'acquisition originaires.

20. Construction par économie et à forfait du navire 24

§ 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. 31
 22. Nécessité d'un écrit 31
 23. Nécessité de la mutation en douane 36

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

24. Prescription 40

§ 4. Modes d'acquisition spéciaux aux navires.

25. Abandon, délaissement; renvoi 41

SECTION II

COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE

26. Détermination exacte de l'hypothèse dans laquelle s'appliquera l'article 220 C. comm. 42
 27. Caractères distinctifs de l'association prévue par l'article 220 C. Comm. 43
 28. Rapports existant entre les différents copropriétaires du navire 45
 29. Rapports entre les copropriétaires et les tiers 48
 30. Causes de dissolution de l'association 48

SECTION III

DROIT DE SUITE DES CRÉANCIERS CHIROGRAPHAIRES

31. Démonstration de l'existence de ce droit. 49
 32. Prérogatives assurées par ce droit aux créanciers chirographaires. 52
 33. Causes d'extinction du droit de suite; division 53
 34. Causes d'extinction faisant perdre le droit sans compensation 54
 35. Causes d'extinction entraînant le droit en un droit sur le prix. 62

SECTION IV

PRIVILÈGES EXISTANT SUR LES NAVIRES

36. Le Code de commerce a créé et réglementé de nombreux privilèges sur les navires 67
 37. Prérogatives conférées par ces privilèges. 68
 38. Le privilège ne modifie en rien le droit de suite que tout créancier a sur le navire. 68
 39. Le privilège confère au créancier un droit de préférence. 70
 40. Causes d'extinction des privilèges 71

SECTION V

HYPOTHÈQUE MARITIME

41. Raisons d'être de l'hypothèque maritime; historique. 74
 42. Division du sujet 76

§ 1. Constitution de l'hypothèque maritime.

43. L'hypothèque maritime ne peut être que conventionnelle. 77
 44. Qui peut constituer une hypothèque maritime. 77

45. Sur quoi peut être constituée l'hypothèque maritime.	79
46. En quelles formes l'hypothèque maritime peut être constituée.	79

§ 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.	80
48. Mesures prises par la loi pour le cas où le navire change de port d'attache	83
49. De la publicité des hypothèques constituées durant le voyage du navire.	83

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

50. L'hypothèque maritime donne un droit de préférence et un droit de suite.	85
51. Du droit de préférence : que garantit-il ? sur quoi porte-t-il ?	85
52. Du droit de suite : mesures prises pour en prévenir la disparition.	89
53. Du droit de suite conféré par l'hypothèque constituée sur une part indivise du navire.	91

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

54. Renvoi à l'article 2180	94
55. La purge est possible	94
56. Le droit de suite sera éteint quand il y aura eu vente du navire en justice faite dans les formes de la saisie.	95

SECTION VI

SAISIE ET VENTE DES NAVIRES

57. La saisie du navire se fait, en principe, d'après les règles de la saisie immobilière.	95
58. De l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile.	96

CHAPITRE III

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

59. Exposé et division du sujet.	97
--	----

SECTION I

DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS

60. Nature du contrat passé entre le propriétaire du navire et les matelots.	100
--	-----

§ 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.	101
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>	103
63. Le rôle d'équipage n'est pas d'ailleurs le seul mode de preuve admis; il peut être suppléé à l'insuffisance ou à l'insuffisance du rôle d'équipage, au moyen, mais seulement au moyen de l'écrit rédigé par les parties.	105

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

1^o *Obligations des gens de l'équipage.*

64. Les gens de l'équipage doivent fournir les services qu'ils ont promis : explication de l'article 251 C. comm.	106
65. Sanction de cette obligation	107

2^o *Obligations de l'armateur.*

66. Énumération de ces différentes obligations	108
67. L'armateur doit pourvoir aux besoins des gens de l'équipage	108
68. L'armateur doit payer aux gens de l'équipage les salaires promis	108
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	108
70. Le paiement des loyers doit être demandé dans un bref délai (un an après le voyage terminé).	111
71. Le paiement des loyers pourra être demandé non seulement par les matelots, mais encore par l'administration de la marine.	112
72. Privilège garantissant le paiement des loyers	113
73. De l'insaisissabilité et de l'incessibilité des loyers des gens de mer	115
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	117
75. Étendue exacte de cette obligation.	119
76. Du droit qui appartient à l'État 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	119

§ 3. *Conséquences de l'impossibilité où se trouve le marin de fournir les services qu'il a promis.*

77. Division du sujet	123
---------------------------------	-----

1^o *L'impossibilité de fournir les services a pour cause un cas fortuit.*

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.	123
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.	123
80. Quant à la persistance de l'obligation du rapatriement, elle subit une atténuation au cas de naufrage du navire.	125

N ^{os}	Pages
98. Raison d'être des dispositions spéciales du droit maritime.	151
§ 1. <i>Prescriptions légales relatives au capitaine et ayant pour objet d'assurer la bonne conduite du navire.</i>	
99. Capacité exigée du capitaine.	153
100. Pouvoirs reconnus au capitaine.	153
101. Obligations imposées au capitaine.	154
a) Avant le départ.	154
b) Durant le voyage.	157
c) A l'arrivée.	158
§ 2. <i>Conséquences juridiques du contrat passé entre le capitaine et le propriétaire du navire.</i>	
1 ^o <i>Rapports établis par ce contrat entre le propriétaire du navire et le capitaine.</i>	160
102. Il y a non seulement louage de services, mais encore mandat.	160
a) <i>Droits et pouvoirs reconnus au capitaine.</i>	160
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.	160
104. Il a, 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.	160
105. Il a, 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.	161
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.	164
107. Quand le capitaine est-il considéré comme traitant au lieu ou hors du lieu de la demeure du propriétaire?	164
108. Des droits et pouvoirs du capitaine commandant un navire appartenant à plusieurs copropriétaires.	165
b) <i>Obligations incombant au capitaine.</i>	166
109. Le capitaine est responsable de ses fautes.	166
110. Le capitaine est tenu d'achever le voyage commencé.	167
111. Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire un commerce séparé.	167
c) <i>Droits et obligations du propriétaire du navire à l'égard du capitaine.</i>	168
112. Congédiement du capitaine.	168

N ^{os}	Pages
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 rendre, pendant un certain temps, les services qu'ils ont promis.	120
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.	128
83. Exceptions admises dans l'intérêt du matelot.	129
84. Atténuations admises dans l'intérêt de l'armateur.	131
2 ^o <i>L'impossibilité de fournir les services à pour cause le fait ou la faute de l'armateur.</i>	131
85. L'armateur devra au matelot des dommages-intérêts; il lui devra le rapatriement, si le contrat prend ainsi fin à l'étranger.	132
86. De la rupture du voyage par la volonté du propriétaire.	132
87. Du congédiement des matelots.	132
3 ^o <i>L'impossibilité de fournir les services à pour cause le fait ou la faute du marin.</i>	133
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.	133
89. L'obligation de rapatriement subsiste.	134
§ 4. <i>Conséquences de la prolongation ou de l'abréviation du voyage.</i>	
90. De la prolongation du voyage.	134
91. De l'abréviation du voyage.	135
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.	135
§ 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.	136
94. Double rôle qu'est appelée à jouer la Caisse de prévoyance.	137
95. De la Caisse de prévoyance considérée comme société de secours mutuels.	139
96. Influence qu'exerce la création de la Caisse de prévoyance sur le droit d'agir fondé sur l'article 1382 C. civ.	142
1 ^o Dans le cas où celui qui est coupable de la fraude n'est pas assuré par la Caisse de prévoyance.	142
2 ^o Dans le cas où il est assuré par cette Caisse.	145
97. Personnes pouvant se prévaloir de l'assurance procurée par la Caisse de prévoyance.	148

N ^{os}	Pages
2 ^o Conséquences produites par les actes du capitaine entre le propriétaire du navire et les tiers.	
a) Le capitaine a fait, hors du lieu de la demeure du propriétaire du navire, un acte licite pour lequel la loi n'exige aucune formalités.	
113. Tenu comme mandant, le propriétaire du navire peut cependant se libérer par l'abandon du navire et du fret.	169
114. Critiques méritées par la théorie de l'abandon du navire et du fret telle qu'elle est réglementée.	172
115. La faculté d'abandon appartient au propriétaire du navire pour toutes les dettes contractées par le capitaine son mandataire.	175
116. Que doit comprendre l'abandon?	176
117. Effets de l'abandon.	177
b) Le propriétaire du navire est intervenu à l'acte licite passé par le capitaine et que celui-ci aurait pu passer seul sans formalités.	
118. Conséquences.	178
c) 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.	
119. Le propriétaire du navire est tenu, sauf dans le cas où celui qui a contracté avec le capitaine était de mauvaise foi.	178
d) Le capitaine a passé les actes particulièrement graves pour lesquels certaines formalités sont exigées, sans les accomplir.	
120. Énumération de ces actes.	181
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.	183
122. La vente du navire par le capitaine est nulle.	183
123. Recherche de l'idée qui a inspiré au législateur ces solutions différentes.	
e) Le capitaine a commis un délit ou un quasi-délit.	
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.	184
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?	185
f) Le propriétaire du navire est celui qui est responsable des faits du capitaine, alors même qu'il n'est pas l'armateur.	
126. Démonstration de l'exactitude de cette proposition.	193
3 ^o Conséquences produites entre le capitaine et les tiers par les actes du capitaine.	
a) Le capitaine a accompli un acte licite rentrant dans ses pouvoirs.	
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.	194

b) Le capitaine a, dans l'exercice de son mandat, commis un fait illicite.	
128. Il est tenu des conséquences de son délit.	198
129. Le capitaine doit-il, comme préposant, être tenu des fautes des gens de l'équipage?	198
APPENDICE. — Relations juridiques pouvant exister entre le capitaine et les chargeurs.	
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'article 296-2 ^e ; dans tout autre cas, le capitaine agissant pour les chargeurs sera un gérant d'affaires.	201
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?	206
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	
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.	209
SECTION II	
CONDITIONS EXIGÉES POUR LA VALIDITÉ ET LA PREUVE DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT; DE LA CHARTE-PARTIE	
133. Conditions de validité.	211
134. Le contrat doit être prouvé au moyen d'un écrit nommé charte-partie.	211
135. Des énonciations contenues dans la charte-partie.	212

SECTION III

DES EFFETS DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

§ 1. Obligations du fréteur.

N ^{os}	Pages
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	216

1^o Le fréteur est tenu de toutes les obligations que le louage de choses fait naître à l'encontre du bailleur.

137. Il est donc tenu des obligations énumérées dans l'article 1719 C. civ . . .	216
--	-----

a) Il s'agit d'un propriétaire qui a donné à bail son navire tout équipé à un affrèteur qui l'exploitera comme il l'entendra.

138. Puisque, dans ce cas, c'est le caractère de louage de choses qui domine, on retrouve aisément les obligations de l'article 1719 C. civ.	216
--	-----

b) Il s'agit d'un propriétaire de navire s'engageant à transporter les marchandises.

139. Ces obligations ont alors une bien moins grande importance, le contrat de transport maritime étant surtout un contrat de louage de services; elles existent cependant	219
--	-----

2^o Le fréteur est tenu des obligations que le louage de services fait naître à l'encontre du bailleur.

a) Il s'agit d'un propriétaire qui a donné à bail son navire tout équipé à un affrèteur qui l'exploitera comme il l'entendra.

140. Ces obligations lui incombent puisqu'il a promis, en même temps que la jouissance du navire, les services de l'équipage	220
--	-----

b) Il s'agit d'un propriétaire de navire s'engageant à transporter des marchandises.

141. Il devra veiller à la conservation des marchandises, les porter, les remettre au destinataire	220
--	-----

APPENDICE I. — Du connaissement.

142. Utilité du connaissement considéré comme fournissant la preuve de la perfection et de l'existence du contrat de transport	224
143. De la rédaction du connaissement en quatre originaux au moins	225
144. Le connaissement fait preuve erga omnes	229
145. Utilité spéciale du connaissement à l'ordre ou au porteur	229
146. Dangers que peut faire naître la rédaction du connaissement à l'ordre ou au porteur en plusieurs originaux : difficultés auxquelles donnera lieu l'existence de plusieurs originaux endossés à des personnes différentes	232

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?	239
---	-----

§ 2. Obligations de l'affrèteur.

N ^{os}	Pages
148. Il doit payer le fret promis	242
149. Le fret est dû intégralement lorsque la marchandise est arrivée à destination, même si elle a été détournée par un cas fortuit. Exception indiquée par l'article 310-2 ^o	243
150. <i>Quid</i> si la chose n'est pas arrivée à destination	243
1 ^o Par suite de la faute du fréteur	243
2 ^o Par suite d'un cas fortuit	243
3 ^o Par suite de la faute de l'affrèteur	249
151. Le fret est fixé souverainement par la convention des parties	249
152. Prestations accessoires s'ajoutant au fret	250
153. Augmentation du fret due à des causes postérieures à la conclusion du contrat : surestaries	251

SECTION IV

GARANTIES ASSURANT L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DES PARTIES

154. Privilège du fréteur sur les marchandises transportées	257
155. Privilège de l'affrèteur sur le navire	254

SECTION V

DISSOLUTION DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

156. Renvoi aux principes de droit commun	254
157. L'affrèteur n'est irrévocablement tenu des obligations dérivant du contrat d'affrètement qu'après le chargement effectué	255
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	256

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	258
160. Il est toutefois utile d'insister au cas d'avarie commune	260

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

161. Théorie du droit romain	260
162. Théorie actuelle	261

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

N ^{os}	Pages
163. Pour les connaître, il faut s'en référer à l'article 400, dernier alinéa, C. comm.	264
164. Le dommage doit avoir été éprouvé, la dépense extraordinaire doit avoir été faite dans l'intérêt commun.	264
165. Le dommage éprouvé doit résulter d'un fait volontaire du capitaine.	265
166. Le dommage subi, la dépense faite doivent avoir produit un résultat utile.	267
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.	272
168. Les conditions indiquées sont les seules qui soient exigées pour qu'il y ait avarie commune.	272

§ 3. Conséquences juridiques produites par les avaries communes.

169. Du règlement d'avaries destiné à établir la contribution due par chacun de ceux qui ont tiré avantage de l'avarie commune.	276
170. Procédure permettant d'arriver au règlement d'avaries.	276
171. Quelles sont les différentes parties du rapport des experts ayant pour résultat d'établir le règlement d'avaries.	281
172. Établissement de la masse créancière.	281
173. Établissement de la masse débitrice.	285
174. Comment est rendu exécutoire le règlement d'avaries.	299
175. Droits assurés par le règlement d'avaries à la victime d'une avarie commune.	290

§ 4. Appréciation de la théorie du Code de commerce relative aux avaries communes.

176. On a à tort prétendu que la victime de l'avarie commune devrait seule en supporter définitivement les conséquences.	291
177. Il serait désirable que tous les pays adoptent une législation uniforme en matière d'avaries communes.	295

CHAPITRE III

DE L'ABORDAGE MARITIME

178. Raison d'être et objet de la loi du 15 juillet 1915.	297
179. Qui doit supporter les conséquences de l'abordage maritime et comment ceux qui en sont tenus doivent-ils les supporter?	300
180. Conditions d'exercice de l'action donnée en cas d'abordage.	302
181. Étendue d'application de la loi du 15 juillet 1915.	304
182. Tribunaux compétents en matière d'abordage.	305

CHAPITRE IV

DU SAUVETAGE ET DE L'ASSISTANCE

N ^{os}	Pages
183. Du sauvetage sous l'empire du C. comm. de 1807.	307
184. De l'assistance sous l'empire du C. comm. de 1807.	307
185. Loi du 29 avril 1916.	308

CHAPITRE V

DES ASSURANCES MARITIMES

SECTION I

HISTORIQUE ET NOTIONS GÉNÉRALES

186. Définition de l'assurance maritime.	310
187. Historique.	311
188. De l'importance de l'étude des polices usuelles d'assurance pour la connaissance exacte de la théorie actuelle de ce contrat.	311
189. Caractères particuliers du contrat d'assurance maritime.	312

SECTION II

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

190. Indépendamment des conditions exigées pour tous les contrats, il est exigé certaines conditions spéciales, soit de fond, soit de forme.	314
--	-----

§ 1. Conditions de fond.

191. Ce sont les caractères spéciaux du contrat d'assurance maritime qui expliquent l'existence de ces conditions.	315
1 ^{re} Conditions exigées parce que le contrat d'assurance maritime est un contrat <i>aléatoire</i> .	315
192. Il ne peut y avoir assurance que là où il y a un risque à couvrir.	315
193. De l'assurance conclue à propos d'une chose qui, étant donnée sa nature, ne peut être exposée à un risque.	315
194. 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.	316
195. 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.	320
196. Conséquences des réticences, des fausses déclarations commises par l'assuré.	321

N ^{os}	Pages
2 ^o Conditions exigées parce que le contrat d'assurance maritime est un contrat d'indemnité, et seulement un contrat d'indemnité.	
197. Résumé de la théorie consacrée par le Code de commerce.	326
198. On pouvait s'assurer contre toute perte proprement dite, contre tout <i>damnum emergens</i> causé par un risque de mer.	326
199. On ne pouvait s'assurer contre le manque de gain, contre le <i>lucrum cessans</i> .	330
200. La loi du 12 août 1885 a permis l'assurance du <i>lucrum cessans</i> ; conséquences qui en résultent.	332
201. Toute personne, même non propriétaire, peut assurer la chose sur laquelle elle a un droit.	335
202. Bien souvent les polices contiennent des clauses empêchant que l'assuré obtienne la réparation complète du préjudice par lui souffert.	337
203. L'assurance ne doit jamais faire obtenir à l'assuré au delà de la réparation du préjudice.	338
204. De l'assurance exagérée contractée sans dol ni fraude de la part de l'assuré.	339
205. De l'assurance exagérée contractée par l'assuré coupable de dol.	343
206. Des assurances cumulatives.	345
3 ^o 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.	
207. Importance secondaire de ces conditions.	347
208. 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.	347
209. Il peut être quelquefois délicat de décider si une assurance est terrestre ou maritime.	351
§ 2. Conditions de forme.	
210. 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.	353
211. De la rédaction des polices d'assurances conclues par l'intermédiaire des courtiers d'assurances.	355
212. De la compétence des notaires en matière de polices d'assurances.	359
213. Des énonciations contenues dans la police.	359
SECTION III	
OBLIGATIONS PESANT SUR L'ASSUREUR	
214. Il doit, dans les conditions déterminées par le contrat, indemniser l'assuré du préjudice causé par le sinistre maritime.	363
§ 1. Des événements obligeant l'assureur à indemniser l'assuré.	
215. 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 préjudice à l'assuré dans le temps et les conditions qu'établit le contrat.	363

N ^{os}	Pages
216. Détermination des risques maritimes dont est responsable l'assureur.	363
217. Détermination des conditions dans lesquelles le risque doit se produire pour que l'assureur soit tenu.	367
§ 2. Du préjudice dont l'assureur doit la réparation.	
218. Règle générale.	373
219. L'assureur est-il tenu d'indemniser l'assuré à raison du préjudice qu'a causé à celui-ci le retour exercé par un tiers, victime du dommage occasionné par la chose assurée?	373
§ 3. Comment l'assureur fournira la réparation du préjudice.	
220. L'assuré a à son service deux moyens pour obtenir la réparation du préjudice; l'action d'avarie et le délaissement.	375
Action d'avarie.	
221. Il y a lien de rechercher : 1 ^o quelles sont les règles suivant lesquelles sera calculée l'indemnité due; 2 ^o quelles sont les conditions spéciales de l'exercice de l'action d'avarie.	375
1 ^o Règles suivant lesquelles sera établi le règlement par avaries.	
222. 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 celle réparation complète; cette seconde règle est susceptible de développements.	376
223. Règles suivant lesquelles se calculera l'indemnité due, en supposant qu'il n'est intervenu aucune convention spéciale.	377
1 ^o Au cas d'avarie particulière.	377
2 ^o Au cas d'avarie commune.	385
224. Restrictions les plus usuelles apportées à l'obligation de l'assureur.	387
2 ^o Conditions d'exercice de l'action de l'avarie.	
225. L'assuré doit de suite faire connaître le sinistre à l'assureur.	395
226. L'assuré peut, sauf convention contraire, exiger aussitôt le paiement de l'indemnité à lui due.	396
227. De la prescription et des fins de non recevoir admises en matière d'action d'avarie.	397
Action en délaissement.	
228. 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.	398
229. Cas dans lesquels il y aura lieu au délaissement, soit d'après la loi, soit d'après les clauses usuelles des polices.	399
1 ^o Parce qu'il y a destruction ou détérioration très grave de la chose assurée.	399
2 ^o 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.	403

N ^{os}	Pages
230. Qu'est-ce qui doit être délaissé par l'assuré ?	401
231. Conditions imposées à l'assuré qui veut délaissé.	406
232. Effets du délaissement.	408
1 ^o Au profit de l'assuré	409
2 ^o Au profit de l'assureur.	409
233. Irrévocabilité du délaissement.	411

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.

234. Hypothèses dans lesquelles peuvent exister ces recours.	412
235. Du recours fondé sur l'article 1382 C. civ. ; insuffisance de ce moyen d'agir	413
236. L'assureur jouit-il du bénéfice de la subrogation légale	414

SECTION IV

OBLIGATIONS PESANT SUR L'ASSURÉ

237. Rappel d'obligations déjà étudiées : il reste à examiner : 1 ^o l'obligation de payer la prime ; 2 ^o l'obligation de conserver à l'assureur subrogé les droits et actions que le sinistre a fait naître à l'encontre des tiers.	415
---	-----

§ 1. Obligation de payer la prime.

238. L'étendue de cette obligation est déterminée par la convention des parties	416
239. Du privilège, de l'action en résolution appartenant à l'assureur	418

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

240. L'assuré est-il tenu de cette obligation ?	422
---	-----

SECTION V

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

241. De l'assurance contractée par l'entremise d'un mandataire.	425
242. Quand une assurance est contractée par l'entremise d'un commissionnaire, c'est le commissionnaire et non le commissionnaire qui, en cas de sinistre, peut demander l'indemnité ; c'est, au contraire, le commissionnaire et non le commissionnaire qui doit la prime	425
243. Le commissionnaire, 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.	428

SECTION VI

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

N ^{os}	Pages
244. Cession de ses droits consentie par l'assuré.	429
245. Cession de ses droits consentie par l'assureur.	432

CHAPITRE VI

DU PRÊT À LA GROSSE

246. 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	433
---	-----

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

247. Conditions de fond.	436
248. Conditions de capacité	439
249. Conditions de forme	439

§ 2. Effets du prêt à la grosse.

250. 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.	440
--	-----

a) Obligations qui pèsent sur l'emprunteur.

251. Obligations grevant l'emprunteur au cas d'heureuse traversée.	441
252. Situation de l'emprunteur au cas de perte totale de la chose.	442
253. Situation de l'emprunteur au cas de sinistre majeur	442
254. Situation de l'emprunteur au cas de simple avarie	445

b) Concours de droits rivaux sur le navire ou sur le chargement

255. Relativement à la même chose, il a été fait un prêt à la grosse et une assurance.	447
256. Relativement à la même chose, il a été fait plusieurs prêts à la grosse.	449
257. Prescription de l'action du prêteur de deniers.	449