LA LICENCE EN DROIT

PRÉCIS ÉLÉMENTAIRE DE DROIT MARITIME

JULIEN BONNECASE
Professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
Société Anonyme
22, rue Soufflot - PARIS (Ve)

1932

TABLE DES MATIÈRES

(Les chiffres renvoient aux numéros de l'ouvrage)

Avant-Propos .....

PREMIÈRE PARTIE

ELEMENTS CONSTITUTIFS, DOMAINE D'APPLICATION ET TECHNIQUE DU DROIT MARITIME .. 1

I. Observation préliminaire et essentielle 1
II. Définition du Droit maritime en général. Ses deux grandes divisions : Droit commercial maritime et Droit public maritime 2
III. Une distinction fondamentale en Droit commercial maritime sous le rapport des éléments constitutifs : les éléments spéciaux et les éléments généraux 3
IV. Division de la matière 4

Chapitre premier. — *Le droit commercial maritime. Sa définition. Ses éléments spéciaux et distinctifs. Aperçus préliminaires sur l'ensemble des institutions actuellement représentatives du Droit du commerce de mer* ... 5
I. La définition du Droit commercial maritime 5
Section première. — Les institutions régissant, d'une part, la notion et la condition juridique du navire; d'autre part, les rapports de droit dont le navire pris en lui-même est l'objet direct 7
I. La notion juridique de navire 8
II. La condition juridique du navire 9
III. Les rapports de droit dont le navire pris en lui-même est l'objet direct 10
Section II. — Les institutions relatives à la condition juridique des diverses catégories de personnes participant à la navigation et au commerce maritimes 11
I. Observation préliminaire 11
II. Enumération et classification des personnes participant à la navigation et au commerce maritimes 12

III. La question du statut professionnel des diverses corporations maritimes, plus spécialement sous le rapport de la responsabilité professionnelle 13
Section III. — Les institutions dont l'exploitation commerciale du navire est le but immédiat 14
I. L'affrètement 15
II. L'assurance maritime 16
Section IV. — Les institutions dont le navire et son exploitation commerciale sont soit l'origine, soit le moyen matériel de réalisation, soit le but médiat 18
I. Les avaries communes 19
II. L'abordage et l'assistance en mer 20
III. Les ventes maritimes 21
IV. Le contrat d'engagement des gens de mer 22
Section V. — Les institutions constitutives du crédit maritime 23
I. Les sûretés réelles en droit commercial maritime. Le crédit documentaire 24
II. La condition juridique du créancier chirographaire en droit maritime 25
III. Remarque 28

Chapitre II. — *La technique du droit commercial maritime. Ses sources formelles. Les documents dans lesquels il trouve actuellement son expression : chartes corporatives des grandes entreprises maritimes. Les conventions internationales. Les règles d'interprétation du droit commercial maritime* 29
Section première. — Rappel de quelques notions générales. Science du Droit et technique juridique. Règle de droit et institutions juridiques. Rapport de droit et situation juridique. Acte juridique et fait juridique 30
I. Science du Droit et technique juridique. Sources réelles et sources formelles des règles de Droit et des institutions juridiques 30
II. Règle de Droit et institution juridique 34
III. Rapport de droit et situation juridique 35
IV. Acte juridique et fait juridique 36
Section II. — Les sources formelles du droit commercial maritime 37
I. Division 37
§ 1. Simple aperçu sur l'histoire des sources formelles du Droit maritime et sur quelques institutions anciennes 38
A) Première période. Des origines à 1681 39
I. Les sources du droit maritime antérieures à l'ordonnance de 1681 39
II. Le Consulat de la mer 40
III. Les Rôles d'Oléron 41
IV. Le Guidon de la mer 42
V. L'œuvre d'Etienne Cleirac 43
VI. Les statuts des villes et des corporations maritimes 44
B) Deuxième période. De 1681 à 1789 45
I. L'ordonnance sur la marine de 1681 45

II. L'élaboration de l'ordonnance de 1681 47
III. Les commentateurs de l'ordonnance de 1681. L'œuvre de Valin et d'Emerigon 48
IV. Aperçu sur deux institutions de l'ancien Droit maritime plus spécialement caractéristiques de sources formelles de cette période 49
V. La juridiction des Amirautés 50
VI. Le Règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681. La surveillance de la nationalité et de la propriété des navires 53
C) Troisième période. De 1789 à 1807 55
I. L'œuvre de la Révolution française ou période intermédiaire en matière de Droit maritime. Observation générale 55
II. L'acte de navigation; décret du 21 septembre 1793 56
III. L'acte de francisation et les fonctions attribuées à l'administration des douanes en matière de navigation maritime. Décrets du 21 septembre 1793 57
IV. Loi du 27 vendémiaire an II. Aperçu d'ensemble sur le contenu de cette loi 59
V. L'institution de la mutation en douane des navires d'après la loi du 27 vendémiaire an II. Les notions mises en jeu par cette institution; sa portée quant au transfert de propriété des navires 60
VI. La portée de la mutation en douane, sur le terrain du Droit commercial maritime, quant au transfert de la propriété entre parties et à l'égard des tiers. Renvoi 64
VII. La loi du 3 brumaire an IV; l'inscription maritime 65

§ 2. Les sources formelles du Droit maritime dans son état actuel 66
I. Observation préliminaire et distinction essentielle : l'opposition de la situation de droit et de la situation de fait en matière de sources formelles du Droit maritime actuel 66
A) La portée actuelle de la loi comme source formelle du Droit maritime 67
I. La situation de Droit en matière de sources formelles dans l'état actuel des règles et institutions maritimes; la loi est, par excellence, la source essentielle du Droit maritime 67
B) Dans quelle mesure et en quel sens la coutume et l'usage comptent parmi les sources du Droit maritime 69
I. La situation de droit en matière de sources formelles dans l'état actuel des règles et institutions maritimes (*suite*); le rôle effacé de la coutume et de l'usage au sens technique normal de ces deux termes 69
C) Les chartes corporatives des entreprises maritimes et leur influence sur l'élaboration du Droit de la mer 73
I. La situation de fait par opposition à la situation de droit en matière de sources formelles dans l'état actuel des règles et institutions maritimes. L'abdication du législateur devant les chartes corporatives des entre-

prises maritimes. Caractère corporatif, unilatéral et dans son ensemble inorganique du Droit maritime issu de cette abdication 73
D) Les particularités de la fonction de la jurisprudence en Droit maritime à l'époque présente 78
I. La situation de fait par opposition à la situation de Droit en matière de sources formelles dans l'état actuel des règles et institutions maritimes (*suite*). Le rôle de la jurisprudence. Examen de la question de savoir si la jurisprudence s'impose, en fait, à titre de source quasi formelle du Droit maritime et si elle exerce une fonction régulatrice sur les tendances unilatérales et égoïstes des chartes corporatives des entreprises maritimes... 78
E) Les tentatives de collaboration directe du législateur et des intéressés dans la rédaction des lois en Droit maritime. 81
I. La situation de fait par opposition à la situation de droit en matière de sources formelles dans l'état actuel des règles et institutions maritimes (*suite*). Les lois à origine conventionnelle ou « lois d'expédient »; l'institution des commissions paritaires 81
F) L'œuvre de la doctrine. Les Recueils de jurisprudence... 84
I. Science et pratique du Droit maritime. Ouvrages de doctrine et Recueils de jurisprudence. Simples indications bibliographiques 84
G) L unification internationale du Droit maritime; la contribution des conventions internationales à cette unification.. 88
I. Le Code civil et le Code de commerce en dehors de son livre II constituent-ils des sources formelles du Droit maritime ? (Renvoi) 88
II. Simple aperçu sur le problème de l'unification législative internationale du Droit maritime; ses formes possibles; les rapports de ce problème avec la question de l'unification du Droit privé en général. Les conventions internationales considérées comme l'une des sources formelles du Droit maritime; les résultats acquis et l'état actuel de la question 89
III. L'état actuel du problème de l'unification du Droit privé en général 90
IV. L'unification dans son application au Droit maritime 91
Section III. — Les règles d'interprétation du Droit commercial maritime 101
I. Rappel du principe général d'interprétatiob juridique, qui prédomine à l'heure actuelle dans la science et la pratique du Droit 102
II. L'interprétation du Droit maritime dans ses rapports avec l'interprétation du Droit en général 104
III. Les particularités de l'interprétation des contrats maritimes. 107

IV. Les formules des quatre règles qui président à l'interprétation des contrats ressortissant au commerce de mer 112
Chapitre III. — *La deuxième catégorie des éléments constitutifs du Droit maritime : les « éléments généraux » par opposition aux « éléments spéciaux ». La fonction du Droit civil ou Droit privé général et du Droit commercial terrestre et du Droit commercial général vis-à-vis du Droit commercial maritime. La thèse du « particularisme » du Droit maritime : son exposé et son examen critique. Les domaines d'application respectifs du Droit commercial terrestre et du Droit commercial maritime* 113
I. Objet de ce chapitre 113
Section I. — Aperçu sommaire sur la thèse du particularisme du Droit maritime, son examen critique, sa véritable portée 114
§ 1. Exposé descriptif et systématisation de la thèse du particularisme; ses deux variantes 115
I. Les deux variantes de la conception « particulariste » du Droit maritime 115
II. La thèse du « particularisme » du Droit commercial maritime dans sa première variante. Sa formule : trois traits spécifiques caractériseraient le Droit maritime : l'universalité ou uniformité, l'immuabilité, l'origine coutumière 116
III. La thèse du particularisme du Droit commercial maritime dans sa seconde variante. Sa formule : le Droit maritime aurait une vocation à l'uniformité, serait animé d'un esprit traditionaliste et revêtirait une nature spécifique rigoureusement originale, qui le soustrairait à la division fondamentale du Droit en Droit public et en Droit privé 119
IV. La systématisation de la thèse du particularisme du Droit maritime. Enoncé du problème juridique ainsi soulevé 121
V. Les deux formes théoriquement possibles de la notion de particularisme : particularisme externe et particularisme interne... 122
VI. Les deux degrés théoriquement possibles du particularisme externe et du particularisme interne : particularisme absolu ou particularisme relatif 123
VII. Le particularisme, dans ses multiples variantes, évoque la question des éléments spéciaux et des éléments généraux cumulativement constitutifs du Droit commercial maritime 124
VIII. La formule technique de la notion de particularisme appliquée au Droit commercial maritime; elle est rigoureusement liée à la distinction analytique du particularisme externe et du particularisme interne, en même temps qu'à l'extension de la notion générale de particularisme à ces deux aspects d'un même fait 125
§ 2. Examen critique de la thèse du particularisme et détermination de sa vraie portée. L'échange des institutions entre le Droit civil et le Droit commercial terrestre, d'une part, le Droit commercial maritime, d'autre part 126
I. La valeur de la thèse du particularisme appliquée au particularisme externe 127

II. La valeur de la thèse du particularisme appliquée au particularisme interne 128
III. La disparition progressive de l'ancien particularisme interne du Droit commercial maritime sous sa forme absolue. Le double mouvement en sens inverse au moyen duquel s'effectue cette disparition : certaines institutions originales disparaissent de fait ou de droit, mais d'autres franchissent les limites du Droit maritime pour s'appliquer également, désormais, au Droit commercial général et au Droit civil, tandis qu'à l'inverse des institutions d'ordre civil ou commercial terrestre pénètrent en Droit maritime 129
IV. Quelques exemples de l'aspect positif et radical présenté à certains égards par la disparition progressive du particularisme absolu du Droit commercial maritime 130
a) Exemples d'institutions qui se sont complètement évanouies ou transformées 130
b) Exemples d'institutions ne subsistant qu'à l'état de mort, c'est-à-dire dans les textes de lois 130
c) Exemples d'institutions qui, tout en ayant une signification fondamentale, sous le rapport de la structure légale par les courants et les errements actuels de la vie du commerce de mer 130
V. Exemples du double mouvement en sens inverse au moyen duquel s'effectue la disparition progressive du particularisme absolu du Droit maritime par voie d'extension et par voie de réception 131
a) Exemples de la disposition du particularisme absolu par voie d'extension 131
b) Exemples de la disparition du particularisme absolu par voie de réception 131
VI. Observation complémentaire sur l'état actuel du particularisme absolu 132
VII. Le particularisme interne du Droit commercial maritime sous sa forme relative. Des institutions considérées comme fondamentales en Droit maritime reposent sur le même mécanisme abstrait que des institutions correspondantes du Droit civil et du Droit commercial terrestre 133
VIII. Le particularisme interne considéré du point de vue de la nature spécifique et du domaine d'application du Droit commercial maritime (Renvoi à la section suivante) 134
Section II. — La fonction du Droit civil ou Droit privé général et du Droit commercial terrestre ou Droit commercial général par rapport au Droit commercial maritime;étude des « éléments généraux » du Droit maritime. L'unité du Droit privé et la nature spécifique du Droit maritime 135
I. Division 153
§ 1. Les éléments de base du Droit commercial terrestre ne présentent pas de différence de nature avec les éléments constitutifs du Droit commercial maritime 136

I. Définition et éléments de base du Droit commercial terrestre 137
II. Identité des éléments de base du Droit commercial terrestre et du Droit commercial maritime quant à leur nature spécifique 138
§ 2. La position du Droit commercial terrestre au Droit commercial général vis-à-vis du Droit civil, tant au point de vue de sa nature spécifique que de son domaine d'application 140
I. Enoncé du problème. Les éléments de sa solution 140
II. La division des rapports de droit commerciaux en actes juridiques et en faits juridiques. La portée des faits juridiques commerciaux quant au domaine d'application du Droit commercial 141
III. Division et subdivision des actes de commerce : 1° Division essentielle des actes de commerce en actes de commerce objectifs et actes de commerce subjectifs; 2° subdivision des actes de commerce objectifs en actes de commerce objectifs principaux ou actes de commerce par nature et actes de commerce objectifs accessoires. La portée des actes de commerce subjectifs et des actes de commerce objectifs accessoires quant au domaine d'application du Droit commercial 142
IV. Les actes de commerce objectifs principaux dans leurs rapports avec le domaine d'application du Droit commercial. La liste de ces actes est-elle dressée limitativement par l'art. 632 C. com. ? L'intérêt de la question. Le conflit de la jurisprudence avec une partie de la doctrine 143
V. L'existence des actes de commerce subjectifs et des actes de commerce objectifs accessoires est exclusive de la limitation par voie d'énumération légale, du domaine du Droit commercial. Il en va de même de l'existence, sous le couvert de la notion d'actes de commerce objectifs principaux, des actes de commerce simples ou actes juridiques proprement dits et des entreprises commerciales 145
VI. Les actes de commerce simple et la portée de l'article 632 C. com.; la compénétration du Droit civil et du Droit commercial par l'intermédiaire de ces actes 146
VII. La notion d'entreprises et l'étendue du domaine d'application du Droit commercial 147
VIII. La signification, en notre matière, de la notion d'acte de commerce mixte 149
IX. Conclusion sur le domaine d'application et, par suite, sur la nature spécifique du Droit commercial : celui-ci n'est pas un « Droit d'exception ». Opinion conforme de la jurisprudence 150
X. L'unité du Droit privé démontrée par l'absence de limites fermes entre les domaines d'application respectifs du Droit civil et du Droit commercial, comme aussi par l'échange constant de leurs constitutions. La prédominance, au point de vue organique, du Droit civil sur le Droit commercial 151
XI. Question posée sur le terrain de l'interprétation juridique, tant par l'unité de nature du Droit civil et du Droit commercial que par la fonction organique du Droit civil vis-à-vis du Droit commercial 153

XII. L'unité de nature du Droit civil et du Droit commercial exclut jusqu'à l'existence nominale d'un « particularisme » du Droit commercial terrestre 154
§ 3. Les rapports du Droit commercial maritime et du Droit civil pris du point de vue de leurs éléments constitutifs. Au même titre que le Droit commercial terrestre, le Droit commercial maritime s'identifie avec le Droit civil, quant à sa nature spécifique, à raison de l'unité du Droit privé 156
I. Identité des éléments de base et de la nature spécifique du Droit civil ou Droit privé général, d'une part, du Droit commercial maritime, d'autre part 156
II. Impossibilité de concevoir un Droit privé maritime ou un Droit civil maritime qui serait distinct du Droit civil proprement dit 157
III. Conclusion sur la nature et le rôle des « éléments généraux » dans l'élaboration du Droit maritime. La notion de rapport de Droit appliqué aux relations de fait issues du commerce de mer aboutit à situer le Droit commercial maritime dans le Droit privé à côté du Droit civil et du Droit commercial terrestre, les trois branches du Droit ont une existence distincte, au point de vue de la technique juridique, mais quant au fond, elles se greffent sur un même tronc commun 159
Section III. — La démarcation du domaine d'application du Droit commercial maritime par rapport à celui du Droit commercial terrestre. La notion de navigation maritime. Les diverses catégories de navigation maritime 161
I. Comment et sous l'influence de quels éléments se pose la question de la délimitation des domaines d'application respectifs du Droit commercial maritime et du Droit commercial terrestre... 161
§ 1. Premier élément de la détermination du domaine d'application du Droit commercial maritime : les faits juridiques, les actes de commerce et les entreprises ressortissant au commerce de mer. 163
I. Les trois questions soulevées par l'interprétation de l'art. 633 du Code de commerce 163
II. Première question soulevée par l'art. 633 C. com. : l'énumération qu'il renferme est-elle limitative? 164
III. Les faits juridiques et le Droit maritime 165
IV. Actes de commerce et entreprises régis par le Droit maritime 166
V. Deuxième question sous l'art. 633 C. com. : Le Droit commercial maritime comporte-t-il des actes de commerce mixtes ?... 167
VI. Troisième question sous l'art. 633 C. com. : Caractère civil ou commercial des actes relatifs à la navigation de plaisance? 169
§ 2. Deuxième élément de la détermination du domaine d'application du Droit commercial maritime : le statut des personnes participant professionnellement à la navigation (renvoi) 171
§ 3. Troisième élément de la détermination du domaine d'application du Droit commercial maritime : la notion de navigation maritime 172

I. Absence d'une définition légale et générale de la navigation maritime 173
II. Les textes du Code de commerce relatifs à la distinction de principe de la navigation maritime et de la navigation intérieure 174
III. Le principe de la distinction de la navigation maritime et de la navigation intérieure considéré à travers quelques lois récentes 175
IV. Les intérêts relatifs à la distinction de la navigation maritime et de la navigation intérieure 176
V. Les critériums mis en avant par la doctrine sur la notion de navigation maritime 178
VI. La détermination de la navigation maritime par la notion de navire 179
VII. La détermination de la navigation maritime par la notion de mer 180
VIII. La distinction des critériums matériels et des critériums légaux relativement à la notion de mer 181
IX. Les critériums légaux de la notion de mer 182
X. Les critériums matériels de la notion de mer 183
XI. L'état de la jurisprudence sur la notion de navigation maritime 184
XII. La jurisprudence du Conseil d'Etat sur la notion de navigation maritime 185
XIII. La jurisprudence de la Cour de cassation et des Cours d'appel sur la notion de navigation maritime 186
XIV. La nécessité et la portée pratiques d'une solution ferme sur la notion de navigation maritime 190
XV. La notion de navigation mixte et la détermination de la navigation maritime. Les deux sens de la notion de navigation mixte 191
XVI. Le vrai critérium de la navigation maritime. La combinaison de la notion de mer et de la notion de navire 193
XVII. La notion juridique de mer 194
XVIII. La notion juridique de navire sous le rapport de la navigation maritime 196
XIX. Conclusion sur la notion de navigation maritime 197
§ 4. Les diverses catégories de navigations maritimes 198
I. Navigation au long cours, au cabotage et au bornage 198
II. Navigation maritime principale et navigation maritime accessoire 199
III. Navires de guerre et navires de commerce 200
Chapitre IV. — *Le Droit public maritime* 201
I. Observation préliminaire 201
II. Le Droit administratif maritime 204
III. Le Droit disciplinaire et pénal de la marine marchande 205
IV. Le Règlement de 1866 206
V. La distinction des lois de Droit public et des lois d'ordre public en matière maritime 207
VI. Le Droit international maritime 208

DEUXIEME PARTIE

LES INSTITUTIONS REGISSANT LA CONDITION JURIDIQUE DU NAVIRE ET LES RAPPORTS DE DROIT DONT LE NAVIRE PRIS EN LUI-MEME EST L'OBJET DIRECT 209

I. Division 209

Chapitre premier. — *La condition juridique du navire : la notion de navire, la cote et l'individualisation du navire, les droits réels dont il peut être l'objet* 210

Section première. — La notion de navire; la place du navire dans les diverses catégories de biens, les droits réels susceptibles de frapper le navire 211

I. La notion de navire, quant à ses éléments intrinsèques 211

II. La distinction de la notion de navire et de la notion de fortune de mer 213

III. La condition juridique du navire vis-à-vis des diverses catégories de biens 215

IV. Les biens réels et assimilés susceptibles de frapper les navires 216

Section II. — L'individualisation et la nationalité des navires. La cote des navires 218

§ 2. L'individualisation et la nationalité des navires 219

I. Le nom du navire 220

II. Le port d'attache du navire 221

III. Le pavillon du navire 222

IV. Le tonnage du navire 223

V. La nationalité des navires; les intérêts qu'elle présente 224

VI. Les conditions actuelles de la nationalité française des navires. Leur constatation par l'acte de francisation 225

VII. Les formalités de la délivrance de l'acte de francisation 227

§ 2. La cote des navires 229

I. Notions générales sur la cote des navires et les Sociétés de classification des navires 229

II. L'expression de la cote des navires. Les éléments pris en considération pour la délivrance de la cote 230

III. Remarque 231

Chapitre II. — *Les modes d'acquisition de la propriété des navires et la publicité des aliénations; étude spéciale de la construction, de la vente et la mutation en douane des navires* 232

Section première. — Enumération, classification et réglementation des modes d'acquérir la propriété des navires. Application à l'usufruit sur les navires de ces modes d'acquérir. Etude spéciale de la construction et de la vente des navires 233

§ 1. Enumération et classification des modes d'acquérir la propriété des navires. Application à l'usufruit sur les navires de ces modes d'acquérir 234

I. Enumération et classification des modes d'acquérir la propriété des navires 234

II. Mode d'acquérir originaire 235

III. Modes d'acquérir dérivés ressortissant au droit commun 236

IV. Les modes d'acquérir dérivés, spéciaux au Droit maritime 237

V. La règle de la nécessité d'un écrit dans la matière des modes d'acquisition des navires 238

VI. L'application de la règle de la nécessité d'un écrit aux modes d'acquisition de l'usufruit sur les navires 242

§ 2. Le contrat de construction de navire 243

I. La définition du contrat de construction de navire; sa nature spécifique variable 243

II. La nature juridique du contrat de construction de navire sous ses diverses formes 244

III. La notion de vente à livrer dans ses rapports avec la nature juridique du contrat de construction de navire 246

IV. Le caractère civil ou commercial du contrat de construction de navire sous ses diverses formes 250

V. Les effets du contrat de construction de navire sous ses diverses formes 252

VI. L'acquisition de la propriété du navire 253

VII. Les obligations du constructeur 254

VIII. Les obligations de l'acquéreur 255

IX. Remarque relative aux effets du contrat de construction de navire sous ses diverses formes 256

§ 3. La vente des navires 257

I. Observation préliminaire 257

II. Les éléments constitutifs de la vente du navire; capacité et pouvoir; interdictions de vendre et d'acheter 258

III. La preuve de la vente des navires; la portée à cet égard de la règle de la nécessité d'un écrit en matière de modes d'acquérir les navires 261

IV. Remarque relative aux effets de la vente des navires 265

V. La vente forcée des navires 266

Section II. — La mutation en douane dans ses rapports avec les modes d'acquérir la propriété et l'usufruit des navires 267

I. Aperçu sur les discussions soulevées en doctrine et en jurisprudence par la portée de la mutation en douane dans les rapports entre parties et à l'égard des tiers 268

II. La portée de la mutation en douane, d'après la jurisprudence. 269

III. La portée de la mutation en douane dans les rapports entre parties, d'après une conception nouvelle 270

IV. Examen critique des conceptions doctrinales et jurisprudentielles mises en avant au sujet des effets de la mutation en douane. Solution proposée : la conciliation de l'institution de la mutation en douane et du système du transfert de la propriété consacré par le Code civil 271

V. Critique de la théorie de la mutation en douane simple, formalité administrative 272

VI. Critique de la théorie de la mutation en douane simple, mesure de publicité vis-à-vis des tiers 274
VII. Critique de la théorie de la mutation en douane condition absolue du transfert de la propriété des navires même entre parties 276
VIII. Solution proposée sur la portée de la mutation en douane dans les rapports entre parties à l'égard des tiers 279
IX. La mutation en douane et l'usufruit sur les navires 283
X. La mutation en douane dans ses rapports avec : 1° La transcription; 2° Les systèmes étrangers de publicité des droits réels immobiliers ou assimilés; 3° L'immatriculation des bâtiments de rivière 284

TROISIEME PARTIE

LES INSTITUTIONS RELATIVES A LA CONDITION JURIDIQUE DES DIVERSES CATEGORIES DE PERSONNES PARTICIPANT A LA NAVIGATION ET AU COMMERCE 285

I. Division de la matière 285

PREMIERE DIVISION

Les diverses catégories de personnes participant à la navigation et au commerce maritime. Aperçu descriptif sur leur structure 286

Chapitre premier. — *Les sociétés de construction de navires et les sociétés de classification de navires* 287
I. Le lien existant entre les sociétés de construction et les sociétés de classification de navires 287
II. Le développement des sociétés de construction de navires au XIXe siècle; l'apparition des grandes entreprises spécialisées 288
III. Les sociétés de classification de navires. Etude spéciale du Lloyd et du Bureau Veritas; aperçu sur leurs origines et leur état actuel 290
IV. Organisation du Bureau Veritas; ses origines 291
V. Organisation du Lloyd; ses origines 292

Chapitre II. — *L'armement (les armateurs)* 293
Section I. — Les notions d'armement et d'armateur 294
I. La notion d'armement 294
II. La notion d'armateur sous le rapport de la personne de l'armateur. L'armateur-individu, la société d'armement, la copropriété des navires, l'Etat-armateur 297
III. La notion d'armateur sous le rapport de la propriété du navire. L'armateur-propriétaire, l'armateur-affréteur, l'armateur-gérant 302
IV. Le Comité central des Armateurs de France 305
Section II. — Aperçu sommaire sur l'évolution des formes juridiques de l'armement. Etude de la copropriété des navires 306

I. La portée d'application de la copropriété des navires dans le Droit maritime moderne 306
§ 1. Des sociétés nautiques à la copropriété des navires 307
I. L'apparition de la copropriété des navires et sa portée primitive; sa place au milieu des contrats du très ancien Droit maritime : prêt à la grosse, contrat de commande, sociétés nautiques en général 307
II. Le prêt à la grosse 308
III. Contrat de commande et sociétés nautiques 311
IV. La copropriété des navires; ses origines et sa forme primitive 313
V. La copropriété des navires d'après l'ordonnance de 1681 315
VI. La copropriété des navires et le Règlement de Strasbourg 316
VII. Les grandes Compagnies de navigation sous l'Ancien Régime 317
§ 2. La réglementation de la copropriété des navires par le Code de commerce 320
I. L'existence de la copropriété des navires vis-à-vis des tiers 321
II. La nature juridique de la copropriété des navires 322
III. Etendue et fonctionnement de la copropriété des navires. La loi de la majorité et la notion d'intérêt commun 324
IV. Les pouvoirs de l'armateur-gérant; leur détermination en conformité de la notion d'acte d'administration en droit commercial 325
V. Les droits individuels des quirataires et de leurs créanciers 328
VI. La preuve de la copropriété des navires 329
VII. La dissolution de la copropriété des navires 330
VIII. La copropriété des navires dans ses rapports avec les sociétés commerciales, la société civile, l'association en participation, la communauté conjugale et l'indivision ou copropriété ordinaire 331

Chapitre premier. — *Les assureurs maritimes et les chargeurs* 332
I. Division de la matière 332
Section I. — Les assureurs maritimes 333
I. La disparition des assureurs individuels et des Mutuelles devant les compagnies d'assurances à primes fixes 333
II. La notion de l'assurance mutuelle 335
III. La notion de la Compagnie à primes fixes 336
IV. Réserve statutaire et réserve des primes dans les Compagnies d'assurances à primes fixes 337
V. Les précédents immédiats des Compagnies d'assurances maritimes fondées au XIXe siècle. Simple aperçu sur les organismes d'assurances créés aux XVIIe et XVIIIe siècles 338
VI. La Chambre des assurances de Paris; arrêt du Conseil du 5 juin 1668 339
VII. La première Compagnie française d'assurances maritimes : la Compagnie générale des assurances et grosses aventures ou Chambre générale d'assurances; édit du 21 mai 1686 340
VIII. Les Compagnies d'assurances maritimes à la fin du XVIIIe siècle 341

IX. La disparition des Compagnies d'assurances maritimes sous la Révolution 342
X. La réapparition des Compagnies d'assurances maritimes au XIXe siècle 343
XI. Les Comités d'assureurs maritimes 344
Section II. — Les chargeurs; leurs groupements 345
I. Les organismes de défense des chargeurs 345
Chapitre IV. — *Les agents terrestres de la navigation maritime* 348
Observation préliminaire. Enumération des agents terrestres de la navigation maritime. Division de la matière 348
Section I. — La différence de principe existant entre les divers agents terrestres de la navigation maritime 351
§ 1. Les courtiers maritimes : courtiers interprètes et conducteurs de navires, courtiers d'assurances maritimes 352
I. Le maintien du privilège des courtiers maritimes par la loi du 18 juillet 1866 352
II. Les textes relatifs aux fonctions des courtiers maritimes 353
III. Le monopole des courtiers maritimes. Les attributions légales ressortissant à ce monopole 354
IV. Les caractères du monopole des courtiers maritimes 357
§ 2. Le consignataire de navire, l'agent de ligne, le commis succursaliste, les agences maritimes, le capitaine d'armement, le consignataire de la cargaison, le transitaire, les entrepreneurs de chargement et de déchargement ou acconiers 358
I. Consignataire de navire, agent de ligne, commis succursaliste, agences maritimes, capitaine d'armement 358
II. Consignataire de la cargaison 359
III. Le transitaire 360
IV. Les entrepreneurs de chargement et de déchargement ou acconiers 360*bis*
Section II. — Les conflits d'attributions entre les divers agents terrestres de la navigation maritime. L'œuvre de la jurisprudence 361
I. Consignataire de navire et commissionnaire-transitaire. L'organisation actuelle des maisons de consignation sous ses diverses formes 362
§ 1. Armateurs-consignataires et armateurs-transitaires. La situation créée aux consignataires par l'organisation actuelle des sociétés d'armement 364
I. Armateurs-consignataires et armateurs-transitaires 364
II. Armateur devenant consignataire et transitaire en vertu d'un contrat distinct de l'affrètement 365
III. L'armateur devenant consignataire et transitaire en vertu d'un connaissement direct 366
IV. Difficultés soulevées par les pratiques des compagnies de navigation subventionnées, pourvues d'une organisation de transit (renvoi) 367
§ 2. Courtiers maritimes et consignataires. Le conflit des courtiers

avec les consignataires de la coque et de la cargaison, le commis succursaliste et autres agents du commerce maritime 368
I. La question du courtier-consignataire 369
II. Le conflit des consuls étrangers et des courtiers interprètes et conducteurs de navires 370
III. Le conflit des courtiers interprètes conducteurs de navires et des consignataires de navires 371
IV. Les origines du conflit des courtiers maritimes et des consignataires de navire. La jurisprudence de la Chambre criminelle de la Cour de cassation sur les droits du commis succursaliste et du consignataire unique de la cargaison en matière de conduite des navires 372
V. La jurisprudence de la Chambre civile de la Cour de cassation sur le consignataire de navire. Le refus du droit à la conduite du navire; les arrêts du 25 février 1895. La Chambre criminelle se rallie à la jurisprudence de la Chambre civile 374
VI. Le conflit des courtiers interprètes conducteurs de navires avec les courtiers d'assurances maritimes 375
VII. Les courtiers d'assurances maritimes et le renforcement de fait de leur monopole à l'égard des assureurs et des assurés 376
Section III. — Aperçu critique sur les conflits d'attribution existant actuellement dans le monde des agents terrestres de la navigation maritime 377
I. Simples observations sur le conflit existant entre les compagnies de navigation subventionnées et les transitaires (nouveau renvoi) 378
II. Examen du bien fondé de la jurisprudence prohibant au consignataire de la coque la conduite des navires 379
III. Examen critique de la jurisprudence reconnaissant aux courtiers maritimes le droit de faire la consignation des navires 382
IV. Appréciation sur la valeur légale des pratiques suivies par les courtiers d'assurances maritimes, dans l'exercice de leur monopole 386
V. La solution pratique des conflits existant entre les divers agents terrestres de la navigation maritime. Observation générale 387
Chapitre V. — *Les agents nautiques de la navigation maritime (agents maritimes de l'armement)* 388
I. Enumération des agents nautiques de la navigation maritime. Observation préliminaire 388
Section I. — Le capitaine du navire 389
I. Le triple aspect technique, administratif et commercial du statut et des fonctions de capitaine de navire 389
§ 1. Le statut et les fonctions du capitaine de navire considérés du point de vue administratif 390
I. Les conditions d'aptitude au grade de capitaine sous le rapport administratif 390
II. Les fonctions de capitaine de navire considérées du point de vue des pièces de bord 391

III. Les fonctions administratives du capitaine de navire avant le départ, pendant le voyage et à l'arrivée du navire 392
IV. Avant le départ du navire 393
V. Pendant le voyage 394
VI. A l'arrivée du navire au port de destination et dans les ports d'escale ou de relâche 395

§ 2. Le statut et les fonctions du capitaine de navire considérés du point de vue commercial 396
I. Observation préliminaire. Sens des termes : les fonctions commerciales du capitaine de navire 396
II. Opérations matérielles rentrant dans les fonctions commerciales du capitaine du navire 398
III. Les actes juridiques ressortissant aux fonctions commerciales du capitaine de navire 399
IV. La nature des liens juridiques rattachant le capitaine de navire à l'armateur. L'état de la doctrine 402
V. Examen critique de la doctrine classique sur la nature des liens juridiques rattachant le capitaine de navire à l'armateur.. 403
VI. Solution proposée sur la nature des liens juridiques rattachant le capitaine à l'armateur. Le capitaine de navire représentant de l'armateur. La distinction du mandataire et du représentant 404
VII. Le capitaine est-il un représentant des chargeurs ? 408
VIII. L'opinion de la doctrine sur la prétendue qualité de représentant des chargeurs attribuée au capitaine 409
IX. Conclusion 410
X. Le capitaine de navire est-il un commerçant ? 411

Section II. — Les gens de l'équipage (Organisation des gens de mer : l'Inscription maritime) 412
I. La composition de l'équipage d'un navire. Gens de mer et inscription maritime 412
II. Qui est inscrit maritime ? 413
III. Les diverses catégories d'inscrits 414
IV. La condition juridique de l'inscrit maritime 415
V. Etablissement national des invalides de la marine (caisse des retraites des inscrits maritimes, caisse de retraites des agents du service général et caisse de prévoyance des marins 416

Section III. — Le pilotage et le remorquage 417
I. Les pilotes 417
II. Le remorquage 418

DEUXIEME DIVISION

Le statut professionnel des diverses catégories de personnes participant à la navigation et au commerce maritimes, plus spécialement considéré sous le rapport de la responsabilité professionnelle 420
I. Le statut des personnes participant à la navigation maritime et la notion de responsabilité professionnelle 420

II. Les tendances actuelles des représentants du monde maritime et la notion de responsabilité professionnelle. Responsabilité professionnelle légale et responsabilité professionnelle conventionnelle. Clauses d'irresponsabilité 421
III. Division de la matière 422

Chapitre premier. — *La responsabilité des sociétés de classification de navires* 423
I. Les clauses de non-responsabilité dans les statuts des sociétés de classification de navires. L'attitude de la jurisprudence à leur égard 424
II. La responsabilité légale des Sociétés de classification de navires 425

Chapitre II. — *La responsabilité légale de l'armateur. Les notions de responsabilité réelle et de patrimoine de mer. Les institutions traduisant l'organisation de la responsabilité légale de l'armateur : le droit de suite des créanciers chirographaires, la faculté d'abandon du navire et du frêt* 427
I. La notion de responsabilité réelle. Sa portée variable. Son opposition avec la notion de responsabilité personnelle 428
II. La notion de patrimoine de mer ou de fortune de mer. Ses rapports avec les notions de responsabilité personnelle et de patrimoine en général 433
III. La notion de patrimoine de mer dans ses rapports avec la conception d'une responsabilité réelle reposant sur un bien déterminé 434
IV. La forme positive et la forme négative ou limitative de la responsabilité réelle de l'armateur traduites respectivement par le droit de suite sur le navire des créanciers chirographaires ou privilégiés et par la faculté d'abandon du navire et du frêt 435

Chapitre III. — *La responsabilité légale de l'armateur* (suite). *Son aspect positif : le droit de suite des créanciers de l'armateur sur le navire* 436
I. Le droit de suite du créancier chirographaire en Droit maritime. L'état des textes 436
II. L'état de la doctrine française au sujet du droit de suite du créancier chirographaire 438
III. L'état de la jurisprudence sur le droit de suite du créancier chirographaire 439
IV. La nature du droit de suite. Solution proposée : le créancier chirographaire ayant cause à titre particulier 440
V. La mise en œuvre par le Code de commerce du droit de suite reconnu au créancier chirographaire 445
VI. La notion de privilège maritime dans ses rapports avec les notions de responsabilité réelle de l'armateur et de patrimoine de mer 446

Chapitre IV. — *La responsabilité légale de l'armateur* (suite). *Son aspect négatif et limitatif : la faculté d'abandon du navire et du frêt* 447
I. L'article 216 du Code de commerce 447
II. Observation préliminaire 448

Section I. — La composition de la fortune de mer. Le fondement de la composition d'abandon du navire et du frêt 449

I. La composition de la fortune de mer 449
II. 1° Le navire 450
III. 2°. Le frêt 451
IV. 3°. Les indemnités ou créances de remplacement 452
V. La notion de subrogation réelle 453
VI. Les créances de remplacement autres que l'indemnité d'assurance 458
VII. Le fondement de l'article 216 C. com 459

Section II. — Les créances contre l'armateur donnant lieu à abandon et les armateurs pouvant se prévaloir de la faculté d'abandon; l'exercice de cette faculté 460
I. Les créances donnant lieu à abandon 460
II. Les armateurs pouvant se prévaloir de la faculté d'abandon. Examen de la situation de l'armateur-affrêteur et de l'armateur-usufruitier 461
III. Les chargeurs bénéficient-ils de la faculté d'abandon ? La signification à cet égard des art. 401 et 404 C. com 462
IV. L'exercice de la faculté d'abandon 463

Section III. — Les effets de l'abandon. Le conflit des créanciers de mer et des créanciers de terre sur la fortune de mer 464
I. La libération du débiteur 465
II. La nature du droit des créanciers abandonnataires sur les biens compris dans l'abandon 466
III. Le conflit des créanciers abandonnataires et des créanciers terrestres sur la fortune de mer 467

Chapitre V. — *La responsabilité conventionnelle de l'armateur dans l'état actuel de la pratique maritime. Les clauses de non-responsabilité* 468
I. Observation préliminaire 468
II. La formule de la négligence-clause 470
III. La législation américaine sur les clauses de non-responsabilité. L'Harter Act 471

Section première. — La série des arrêts de principe de la Cour de cassation sur la validité de la négligence-clause et la portée et la clause de non-responsabilité des fautes personnelles de l'armateur 472
I. La validité de la négligence-clause en ce qui concerne le chargement 472
II. L'arrêt Duclaux-Monteil et Achard du 14 mars 1877 473
III. La validité de la négligence-clause en ce qui concerne les accidents survenus aux passagers 478
IV. La portée des clauses de non-responsabilité des fautes de l'armateur. Le renversement de la charge de la preuve 479

Section II. — L'état de la doctrine française sur la validité des clauses de non-responsabilité 481

Section III. — La lutte contre la validité des clauses de non-responsabilité sur terrain législatif, doctrinal et jurisprudentiel. La critique de ces clauses. Conclusion : la nullité de principe des clauses de non-responsabilité 484

I. La jurisprudence dissidente des Tribunaux de commerce, plus spécialement du Tribunal de commerce de Bordeaux 485
II. Les premières hésitations de la Cour de cassation au sujet de la validité des clauses de non-responsabilité; un arrêt divergent et défavorable à cette validité; l'arrêt Teissier du 5 juin 1920 ... 487
III. Conclusion sur la portée des clauses de non-responsabilité; la nullité de principe de ces clauses 490
IV. Les Règles de La Haye. Leur portée pratique et doctrinale ... 495
V. Etat actuel de la jurisprudence de la Cour de cassation sur les clauses de non-responsabilité inscrites dans les connaissements. 496
VI. Les projets législatifs en cours en matière de clauses de non-responsabilité 496*bis*

Section IV. — Simple aperçu sur quelques difficultés pratiques soulevées par la mise en application des clauses de non-responsabilité et leurs formes concrètes 498
I. Division de la matière 498
II. Les clauses « que dit être », « poids et quantités inconnus », etc. 499
III. Clauses de non-responsabilité relatives à des catégories déterminées d'avaries 500
IV. Clauses de non-responsabilité relatives à des causes déterminées d'avaries ou de pertes 501
V. Clauses limitant la responsabilité de l'armateur à une somme déterminée 502
VI. Clauses attributives de juridiction 503

Chapitre VI. — *La responsabilité du capitaine de navire, du consignataire de la coque, du remorqueur et du pilote. Les difficultés soulevées par l'étendue et l'existence de cette responsabilité* 504
I. Division de la matière 504
II. La responsabilité du capitaine de navire 545
III. La responsabilité du consignataire de navire 509
IV. La responsabilité en matière de remorquage et de pilotage ... 509

QUATRIEME PARTIE

LES INSTITUTIONS DONT L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE EST LE BUT IMMEDIAT 511

I. Division de la matière 511

PREMIERE DIVISION

L'affrêtement 512

Chapitre premier. — *Les diverses formes du contrat d'affrêtement* 512
I. Observation terminologique : affrètement, nolisement, charte-partie 512
II. La notion d'affrètement; la complexité de son contenu. Enumération des diverses catégories d'affrêtements 513

III. Affrètement-location et affrètement transport. Leur différence spécifique 514
IV. La nature juridique de l'affrètement d'après la doctrine française 517
V. Examen critique de la doctrine classique sur la nature juridique de l'affrètement 518
VI. Le contrat de transport des passagers dans ses rapports avec la notion d'affrètement 519
VII. Variétés secondaires du contrat d'affrètement 521
VIII. Affrètement à temps, au voyage, au volume, au poids, à forfait, *ad valorem*, à la pièce 522
IX. Affrètement total, partiel, à cueillette 523
X. Le remorquage dans ses rapports avec la notion d'affrètement 524

Chapitre II. — *Eléments constitutifs et preuve du contrat d'affrètement. La charte-partie et le connaissement* 526
Section première. — Les élémenrs constitutifs du contrat d'affrètement 526
I. Le consentement 527
II. Capacité et pouvoir 528
III. Cause et objet 529
IV. Le fret 530
Section II. — La preuve du contrat d'affrètement. La charte-partie et le connaissement 531
I. La nécessité d'un écrit 531
II. Le rôle respectif de la charte-partie et du connaissement d'après le Code de Commerce 532
III. Le rôle actuel du connaissement comme preuve de l'affrètement-transport. L'influence des connaissements-types dans le développement de ce rôle 533
IV. La forme de la charte-partie et du connaissement 534
V. Connaissements nominatifs, à ordre et au porteur 535
VI. Le nombre d'exemplaires du connaissement. Connaissement-chef et connaissement accompli 536
VII. Mentions essentielles et mentions secondaires de la charte-partie et du connaissement 537
VIII. L'interprétation du connaissement 539
IX. L'indivisibilité du connaissement, quant au fond et quant à la forme, dans sa triple fonction. La question de la signature de chargeur 540
X. La force probante et l'opposabilité du connaissement 543
XI. Le connaissement direct 546

Chapitre III. — *Les effets du contrat d'affrètement* 549
I. Observation essentielle. La théorie générale de la responsabilité de l'armateur dans ses rapports avec l'étude des effets du contrat d'affrètement 549
Section première. — Les effets de l'affrètement quant aux obligations du fréteur 551
I. Obligations inhérentes à tout affrètement 552
II. Obligations spéciales à l'affrètement-location 553

III. Obligations spéciales à l'affrètement-transport 554
IV. Evénements entraînant la non-responsabilité de l'armateur 555
V. Obligations du fréteur en matière de transport des passagers 556
VI. Obligations du navire remorqueur 557
Section II. — Les effets de l'affrètement quant aux obligations de l'affréteur 558
I. Le paiement du fret 558
II. La réglementation légale du paiement du frêt dans les diverses hypothèses d'inexécution totale ou partielle du contrat d'affrètement 559
III. La clause « fret acquis à tout événement » 560
IV. Chargement et déchargement des marchandises. Staries, surestaries, contre-surestaries 561
V. Reçu des marchandises 563
VI. Remboursement des dépenses faites pour les marchandises 564
VII. Obligations spéciales à l'affrèteur, dans l'affrètement-location 565
VIII. Les obligations du passager 566
IX. Renvoi 567

Chapitre IV. — *La dissolution du contrat d'affrètement* 568
I. Les causes de dissolution du Droit commun 568
II. Les causes de dissolution spéciales au Droit maritime 569
III. Remarque 572

Chapitre complémentaire. — *L'institution des Compagnies de navigation subventionnées dans leurs rapports avec le contrat d'affrètement* 573
I. Notions élémentaires sur les Compagnies de navigation subventionnées 573

DEUXIEME DIVISION

L'assurance maritime 575
I. Quelques observations essentielles pour l'étude de l'assurance maritime 575
II. Division de la matière 576

Chapitre préliminaire. — *Définition, caractères spécifiques et variétés du contrat d'assurance maritime* 577
I. Définition 577
II. Enumération des caractères spécifiques du contrat d'assurance maritime 578
III. L'assurance maritime, contrat rigoureusement de bonne foi 579
IV. L'assurance maritime, contrat aléatoire 580
V. L'assurance maritime, contrat d'indemnité 581
VI. L'assurance maritime, contrat relatif à des valeurs exposées aux risques de mer 582
VII. Le caractère commercial ou civil du contrat d'assurance 583
VIII. Diverses formes d'assurances maritimes 584

Premier ordre d'idées. — Les éléments constitutifs et la preuve du contrat d'assurance maritime 585
I. Division de la matière. Enumération des éléments constitutifs du contrat d'assurance maritime 585

Chapitre premier. — *Le consentement dans le contrat d'assurance maritime : la réticence, les personnes entre lesquelles peut intervenir l'assurance maritime* 586
Section I. — La réticence 586
I. La réticence, vice du consentement 586
II. La portée de l'art. 348 C. com. 587
Section II. — Les personnes susceptibles de figurer à un contrat d'assurance maritime. L'assurance pour le compte de qui il appartiendra .. 591
I. Enumération et classification de ces personnes 591
II. Le créancier chirographaire et l'assurance maritime 594
III. L'assurance maritime pour le compte de qui il appartiendra. 596

Chapitre II. — *L'objet du contrat d'assurance maritime : les valeurs assurables* 597
I. La notion de valeur assurable d'après le Code de commerce, la loi du 12 août 1885 et les polices françaises d'assurance 597
II. La distinction de l'avarie-dommage etde l'avarie-frais dans ses rapports avec la notion de valeur assurable 599
III. Problèmes et pratiques ressortissant à l'objet de contrat d'assurance maritime 600
Section I. — Assurance sur corps, assurance sur facultés, leurs compléments et leurs dérivés 601
I. Assurance sur corps 602
II. L'assurance du frêt et des sommes similaires 603
III. Assurance du recours des tiers 604
IV. Assurance sur facultés 605
V. L'assurance du profit espéré et des sommes similaires 606
VI. Assurances dérivées de l'assurance sur corps et de l'assurance sur facultés 607
Section II. — Assurance sur risque réalisé et sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Assurances *in quovis*. Assurance sur polices flottantes 608
I. Assurance sur risque réalisé 608
II. L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles 609
III. L'assurance *in quovis* et l'assurance sur polices flottantes 610
Section III. — L'évaluation des choses assurées. Les assurances cumulatives 612
I. Evaluation des choses assurées. Valeur agréée 612
II. Les assurances cumulatives 613

Chapitre III. — *Le risque élément du contrat d'assurance maritime* 614
I. La définition du risque dans le contrat d'assurance en général 614
II. La définition du risque maritime 615
II. L'assurance maritime et les risques terrestres 616
IV. Risque ordinaire de navigation et risque de guerre 617

Section I. — Les diverses catégories de risques maritimes 618
I. La nécessité de la mise en risque et les diverses catégories de risques maritimes 618
II. Cas fortuits et de force majeure 619
III. Baraterie de patron 620
IV. Le vice propre de la chose 621
V. La faute de l'assuré 622
VI. Cumul de deux risques dans un même sinistre 623
Section II. — Le lieu et le temps des risques 624
I. Le lieu des risques 625
II. Le temps des risques 626

Chapitre IV. — *La preuve du contrat d'assurance maritime. La police d'assurance* 627
I. Preuve par écrit. La police d'assurance 627
II. L'ordre et l'arrêté d'assurance dans leurs rapports avec la police d'assurance 628
III. Forme authentique ou sous seing privé de la police 629
IV. Polices nominatives, à ordre et au porteur 630
V. Les énonciations de la police 631

Chapitre V. — *La réassurance* 633
I. La notion de réassurance 633
II. La réassurance dans ses rapports avec les règles de l'assurance .. 634
III. Les traités de réassurance 635

Deuxième ordre d'idées. — Les effets et les modes de dissolution du contrat d'assurance maritime 636
I. Division 636

Chapitre premier. — *Les obligations de l'assuré et de l'assureur. La dissolution du contrat d'assurance* 637
I. Les obligations de l'assureur 637
II. Les obligations de l'assuré. Le paiement de la prime 638
III. Les obligations de l'assuré au cours de l'assurance et à l'arrivée du sinistre 639
IV. La dissolution du contrat d'assurance maritime 640

Chapitre II. — *Le règlement d'assurance sous ses diverses formes* 641
Section I. — Notions et pratiques dominant le règlement d'assurance .. 642
I. Les franchises. Evolution de cette notion 642
II. Le règlement d'assurance dans ses rapports avec les franchises; le règlement par séries 643
III. Clause franc d'avaries et clause d'assurance sur bonne arrivée 644
IV. La déduction du neuf au vieux 645
V. Délaissement et règlement par avarie 646
VI. Assurance totale et assurance partielle. La portée relative de la notion d'indemniré 647
VII. Règlement par différence et règlement par quotité. Valeur au départ et valeur à destination 648

VIII. Le règlement au brut et le règlement au net dans leurs rapports avec le règlement par quotité 650
Section II. — Le règlement par avarie 651
I. L'action d'avarie 652
II. La preuve du montant du préjudice 653
III. La liquidation de l'indemnité 654
Section III. — Le délaissement 655
I. Définition du délaissement. La notion de sinistre majeur 655
II. Les cas de délaissement d'après les polices françaises 656
III. Le fondement du délaissement 658
IV. L'exercice du délaissement 659
V. L'objet du délaissement 660
VI. Les effets du délaissement 661
VII. Le délaissement dans ses rapports avec l'abandon 662
VIII. Remarque relative à la subrogation de l'assureur dans les droits appartenant à l'assuré; renvoi 663

CINQUIEME PARTIE

LES INSTITUTIONS DONT LE NAVIRE ET SON EXPLOITATION COMMERCIALE SONT SOIT L'ORIGINE, SOIT LE MOYEN MATERIEL DE REALISATION, SOIT LE BUT MEDIAT 663*bis*

I. Division de la matière 663*bis*
Chapitre premier. — *Les avaries communes* 663*ter*
I. La définition de l'avarie commune. Opposition de l'avarie commune et de l'avarie particulière. 663*ter*
II. Les textes du Code de commerce relatifs aux définitions de l'avarie en général, de l'avarie commune et de l'avarie particulière. Remarques sur ces textes 663*quater*
III. Les divergences en matière de définition de l'avarie commune : solution proposée 664
IV. La division des avaries communes en avaries-dommages et en avaries-frais 665
V. Caractère facultatif de la réglementation des avaries communes 666
Section première. — Eléments constitutifs de l'avarie commune 667
I. Exemples d'avaries communes 667
II. Enumération des éléments constitutifs de l'avarie commune 668
§ 1. Premier élément constitutif de l'avarie commune : sacrifice pour le salut commun du navire et de la cargaison 669
I. Le conflit des opinions sur la notion d'intérêt commun 669
II. Solution proposée : l'avarie commune suppose un danger sérieux de perte totale ou partielle de l'expédition 670
III. Le lieu du péril 671
IV. Le moment du péril 672

§ 2. Deuxième élément constitutif de l'avarie commune : sacrifice dérivant d'un acte volontaire du capitaine 673
I. Le sacrifice doit émaner d'un acte volontaire du capitaine 674
II. La notion de sacrifice volontaire 675
III. Les conséquences indirectes du sacrifice volontaire dans leurs rapports avec la notion d'avarie commune 677
§ 3. Eléments controversés de l'avarie commune : 1° Résultat utile du sacrifice; 2° Cause originale fortuite du sacrifice 678
I. L'avarie commune n'exige pas un résultat utile du sacrifice 679
II. La cause originale du sacrifice volontaire n'est pas nécessairement fortuite 680
Section II. — Fondement juridique de l'institution des avaries communes 681
I. Les discussions soulevées par la détermination du fondement des avaries communes 681
II. Solution proposée sur le fondement juridique de l'institution des avaries communes; cette institution est, dans le domaine de la navigation maritime, l'expression logique de la combinaison des directives de la notion de droit et de l'élément expérimental du Droit 682
III. La notion de « dépense substituée » dans ses rapports avec le fonctionnement de l'institution des avaries communes 684
Section III. — Le règlement d'avaries communes 685
I. L'exercice de l'action en contribution et les formes du règlement d'avarie 686
II. La masse créancière 687
III. La masse débitrice 688
IV. La mise en œuvre du règlement d'avaries et le paiement de la contribution 690
V. Remarque. Les Règles de Vienne 1926 et l'avarie commune. 690*bis*

Chapitre II. — *L'abordage, le sauvetage et l'assistance en mer* 691
Section première. — L'abordage 692
I. La notion d'abordage et son domaine d'application 692
II. Les diverses catégories d'abordage et les responsabilités en résultant 693
III. La compétence en matière d'abordage 695
IV. La prescription en matière d'abordage 696
Section II. — Le sauvetage et l'assistance en mer 697
I. Les notions de sauvetage et d'assurance en mer et leur différence spécifique 697
II. L'obligation d'assistance 698
III. Des conditions auxquelles le sauvetage et l'assistance donnent lieu à une rémunération 699
IV. Montant et répartition de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage 700

Chapitre III. — *Les ventes maritimes* 702
I. La technique des ventes maritimes dans ses rapports avec la technique de la vente civile et des ventes commerciales terrestres 702
II. Les divers types de ventes maritimes : vente caf, vente par navire désigné, vente sur embarquement. La vente fob et la notion de vente maritime 704
III. La vente caf 705
IV. La vente sur embarquement 706
V. La vente par navire désigné 707
IV. La vente fob 708
V. Les effets des ventes maritimes. 1° Le transfert de propriété; 2° Les risques des marchandises en cours de transport; 3° Les délais et les conditions d'embarquement des marchandises 709
VI. Les règles de Varsovie 1928, relatives au contrat de vente caf ... 710
VII. Le caractère civil ou commercial des ventes maritimes 711
VIII. Les ventes maritimes dans leurs rapports avec le crédit documentaire (renvoi) 712

Chapitre IV. — *Le contrat de travail des gens de mer* 713
I. Les sources législatives de la réglementation du contrat de travail des gens de mer. Code du travail maritime du 13 décembre 1926 ... 713
II. La portée d'application du Code du travail maritime 714
III. De la formation et de la constatation du contrat d'engagement 715
IV. Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires 716
V. Des obligations de l'armateur envers le marin 717
VI. De la fin du contrat d'engagement et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture du contrat 718
VII. Observation générale 719

SIXIEME PARTIE

LES INSTITUTIONS CONSTITUTIVES DU CREDIT MARITIME. 720

I. La notion de crédit; son double aspect économique et juridique 720
II. L'aspect économique de la notion de crédit 721
III. L'aspect juridique de la notion de crédit : crédit personnel et crédit réel 722
IV. L'organisation juridique du crédit maritime; crédit maritime personnel et crédit maritime réel 723
V. Le rôle respectif de la loi et de la convention dans la mise en mouvement du crédit maritime personnel et du crédit maritime réel 724
VI. Les professions maritimes intéressées à l'organisation du crédit maritime 725

Chapitre premier. — *L'organisation du crédit maritime personnel* 726
I. Les éléments constitutifs du crédit maritime personnel : éléments généraux et éléments spéciaux 726

II. Eléments généraux 727
III. Remarque essentielle sur les éléments généraux 728
IV. Eléments spéciaux 729
V. L'organisation des voies d'exécution dans ses rapports avec le crédit maritime 730
VI. Les prescriptions et fins de non-recevoir dans leurs rapports avec le crédit maritime 731
VII. Prescriptions 732
VIII. Remarque sur les prescriptions 733
IX. Fins de non-recevoir 734
X. La subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré et son recours direct contre les tiers 736
XI. Les privilèges maritimes 737

Chapitre II. — *L'organisation du crédit maritime réel* 739
I. Les éléments constitutifs du crédit maritime réel 739
II. L'hypothèque sur les navires et la doctrine du particularisme du Droit commercial maritime 740
III. Le crédit documentaire et la doctrine du particularisme du Droit commercial maritime 741
IV. L'importance respective du crédit documentaire et de l'hypothèque maritime dans la pratique actuelle du crédit maritime 742
Section première. — L'hypothèque maritime 743
I. Caractère conventionnel de l'hypothèque maritime; les conditions de sa constitution 743
II. Assiette de l'hypothèque; créances garanties 745
III. Les effets de l'hypothèque; ses causes d'extinction 746
IV. L'hypothèque fluviale (renvoi) 748
V. Observation complémentaire. La loi du 1er août 1928 sur le crédit maritime modifiée par la loi du 10 août 1929 749
Section II. — Le crédit documentaire 750
I. Définition 750*bis*
II. Les éléments constitutifs du crédit documentaire 751
III. La mise en œuvre du crédit documentaire. La traite documentaire 752
IV. Le crédit documentaire dans ses rapports avec les ventes maritimes 753
V. Le fondement juridique du crédit documentaire : le connaissement, titre représentatif de la possesion des marchandises embarquées 754
VI. Les obstacles issus, pour le fonctionnement du crédit documentaire, de la pluralité d'exemplaires du connaissement 756
VII. Avant la délivrance. L'arrêt Bossière-Brochner 757
VIII. Après la délivrance. L'arrêt Wolf-Genestal 758
IX. Connaissement, délivery-order, et bon de livraison dans leurs rapports respectifs avec le crédit documentaire 759
X. La réforme du connaissement en vue d'améliorer le fonctionnement du crédit documentaire 760

XI. Observation finale. Une survivance historique en matière d'organisation du crédit maritime. Le prêt à la grosse..... 761

ANNEXES

1° Le connaissement de sortie de France ou connaissement-type, adopté les 18 mars et 15 mai 1914 par le Comité central des armateurs de France et la Chambre des négociants commissionnaires et du commerce extérieur 765
2° La police d'assurances sur Corps (rédaction de 1928)..... 770
3° La police d'assurance sur facultés (rédaction de 1928)..... 775
4° La reproduction d'un folio du registre des déclarations de construction et soumissions de francisation des navires tenu par l'administration des douanes..... 780
5° Un modèle d'acte de francisation..... 785
9° Des formules abrégées de divers autres documents maritimes..... 790

Bordeaux — Imprimerie J. BIERE, 18, rue Peugue — 1932