Traité de droit commercial maritime / par Arthur Desjardins,...

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Desjardins, Arthur (1835-1901). Traité de droit commercial maritime / par Arthur Desjardins,.... 1878-1890.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

101

TRAITÉ

DE

DROIT COMMERCIAL MARITIME

PAR

ARTHUR DESJARDINS

Docteur en droit, Docteur es-lettres

AVOCAT GENERAL A LA COUR DE CASSATION

MEMBRE DE L'INSTITUT DE FRANCE

TOME SIXIÈME

Traite des assurances maritimes (ch. I, II, III, IV, V).

(Commentaire du titre X du livre II du Code de commerce français, modifié par la loi du 12 août 1885, et droit compare)

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, EDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1887

TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL MARITIME

TOME SIXIÈME

OUVRAGES DU MÈME AUTEUR :

De scientia civili apud M. T. Ciceronem (Thèse pour le doctorat es-lettres), *épuisé*. — Paris, Durand, 1858.

Essai sur les Confessions de saint Augustin (Thèse pour le doctorat ès-lettres). — Paris, Durand, 1858.

De l'aliénation et de la prescription des biens de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics (ouvrage couronné par la Faculté de droit de Paris). — Paris, Durand, 1862.

Les Devoirs, essai sur la morale de Cicéron (ouvrage couronné par l'Institut), *épuisé*. — Paris, Didier, 1865.

Mirabeau jurisconsulte (discours prononcé à la rentrée de la cour d'Aix). Aix, 1866.

Sieyès et le Jury en matière civile (discours prononcé à la rentrée de la cour d'Aix), *épuisé*. — Aix, 1869.

États-Généraux (1456-1614) (ouvrage couronné par l'Institut). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1871.

La nouvelle organisation judiciaire (Étude sur deux projets de loi soumis à l'Assemblée nationale). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1872.

Réforme du droit civil français d'après les écrits de Fénelon, Archevêque de Cambrai (discours prononcé à la rentrée de la cour de Douai). — Douai, 1873.

Henri IV et les Parlements (discours prononcé à la rentrée de la cour de cassation). — Paris, 1877.

Les Parlements du roi (1589-1596) (mémoire lu à l'Académie des sciences morales et politiques). — Paris, 1879.

La Magistrature élue (extrait de la *Revue des Deux-Mondes* du 1er août 1882). — Paris, 1882.

Servan et l'instruction criminelle (mémoire lu à l'Académie des sciences morales et politiques). — Paris, 1883.

La suppression de la course (mémoire lu dans la séance publique annuelle des cinq Académies du 25 octobre 1883). — Paris, 1883.

Le Congrès de Paris (1856) et la jurisprudence internationale (mémoire lu à l'Académie des sciences morales et politiques). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1884.

Les Mines et les Mineurs (extrait de la *Revue des Deux Mondes* du 15 avril 1885). — Paris, 1885.

TRAITÉ

DE

DROIT COMMERCIAL MARITIME

PAR

ARTHUR DESJARDINS

Docteur en droit, Docteur ès-lettres

AVOCAT GÉNÉRAL A LA COUR DE CASSATION

MEMBRE DE L'INSTITUT DE FRANCE

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

TOME SIXIÈME

Traité des assurances maritimes (ch. I, II, III, IV, V).

(Commentaire du titre X du livre II du Code de commerce français, modifié par la loi du 12 août 1885, et droit comparé).

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, ÉDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1887

TRAITÉ DES ASSURANCES MARITIMES

(Chap. I, II, III, IV, V)

CHAPITRE I.

HISTOIRE ET CARACTÈRES DU CONTRAT.

Nos

1289. Idée générale de l'assurance. Définitions.
1290. Aperçus historiques.
1291. Caractères juridiques du contrat d'assurance.
1292. Éléments du contrat. Le risque est de l'essence du contrat d'assurance. De l'assurance par forme de gageure.
1293. Élements du contrat (*suite*). L'assurance ne peut devenir pour l'assuré un moyen d'acquérir.
1294. *Suite*. L'assurance est un contrat subsistant par lui-même, dont la seule matière consiste dans les risques auxquels une chose est exposée.
1295. Des diverses espèces d'assurances. Subdivision de l'assurance contre les risques de transports.
1296. Comment il a été généralement procédé, dans la législation commerciale des peuples modernes, à la règlementation de l'assurance maritime.
1297. Un mot sur la situation actuelle de l'assurance maritime, d'après les données de la statistique.
1298. Définition de l'assurance maritime. Examen critique d'une definition de Lemonnier. Des assurances maritimes mutuelles.
1299. Portée du mot « maritime » dans la locution « assurance maritime. » Une assurance inexactement qualifiée maritime et annulable en tant qu'assurance maritime peut être néanmoins maintenue en tant qu'assurance.
1300. Caractère commercial du contrat d'assurance maritime.
1301. Sens des mots *ego sum proprius assecurator*.
1302. Necessité de combiner l'étude des polices avec celle des textes législatifs.

CHAPITRE II.

FORMES DU CONTRAT.

1303. Forme extrinsèque. Le contrat doit être rédigé par écrit. Commentaire de l'art. 332 § 1.
1304. Droit comparé.
1305. Commentaire de l'art. 332 (*suite*). Contrats rédigés par acte sous seing privé. Contrats rédigés par devant notaires.
1306. *Suite*. Polices dressées par des courtiers. Assimilation.
1307. Actes passés à l'étranger.
1308. Droit comparé.
1309. Art. 332 (*suite*). Prohibition des blancs.
1310. Forme intrinsèque. Art. 332 (*suite*). Date du contrat.
1311. Droit comparé.
1312. Art. 332 (*suite*). Désignation de l'assuré.
1313. Droit comparé.
1314. Art. 332 (*suite*). Nom et désignation du navire ; nom du capitaine.
1315. Art. 332 (*suite*). Désignation et évaluation de la marchandise.
1316. Droit comparé.
1317. Art. 332 (*suite*). Désignation des lieux et des temps. *Voyage policies*, *time policies*, *mixed policies*.
1318. Droit comparé.
1319. Art. 332 (*suite*). Somme assurée.
1320. Art. 332 (*suite*). Prime.
1321. Droit comparé.
1322. Art. 332 (*suite*). Clause compromissoire.
1323. Droit comparé.
1324. Disposition finale de l'art. 332. Droit comparé.
1325. Commentaire de l'art 333. Droit comparé.
1326. Règles générales d'interprétation. Droit anglais et anglo-américain ; droit français. Usages. Clauses imprimées. En faveur de qui les clauses ambiguës doivent-elles être interprétées ?
1327. *Alteration of the policies*, en droit anglais et anglo-américain. Des avenants en droit français. *Running policies*.
1328. Cession de la police. Théorie de l'*assignment* en droit anglais.
1328 *bis*. *Suite*. Cession en droit français des polices à personne dénommée. A. Polices à personne dénommée. B. Polices à personne dénommée avec la clause *pour compte de qui il appartiendra*. De la clause portant que le montant des pertes est payable au porteur des pièces justificatives et de la police. Art. 25 de la police « française » sur corps ; art. 14 de la police « française » sur facultés.
1328 *ter*. C. Polices à ordre. D. Polices au porteur.
1328 *quater*. *Quid* des cessions implicites ? Avis d'Emérigon. Police « française » sur corps (art. 28). Solution du congrès d'Anvers.
1329. Droit comparé.
1330. Cessions de police par l'assureur.

CHAPITRE III.

DES PERSONNES CAPABLES D'ÊTRE PARTIES DANS LE CONTRAT.

SECTION I.

Assurés.

1331. Capacité générale. Incapacités dérivant du droit civil ou du droit des gens.
1332. Capacité spéciale. Premiers mots de l'art. 334, modifiés par la loi du 12 août 1885. Propriétaire, copropriétaire, associé gérant, associé non gérant, nu-propriétaire, usufruitier.
1333. Assurance par mandataire. Principes généraux. Doctrines de Casaregis et d'Emerigon.
1334. Mécanisme de l'assurance par commissionnaire en droit français.
1335. De l'assurance par le capitaine, par l'armateur, par le consignataire du navire, par le consignataire des marchandises.
1336. De l'assurance par les courtiers.
1337. De l'assurance par le créancier investi d'un *jus in re*.
1338. De l'assurance par le créancier chirographaire.
1338 *bis*. Assurance de la créance elle-même par le créancier chirographaire.
1339. Droit comparé.

SECTION II.

Assureurs.

1340. Capacité générale.
1341. Restrictions à la capacité d'assurer dérivant de la législation spéciale qui régit les sociétés françaises. Art. 66 et 67 de la loi du 24 juillet 1867. Décret du 22 janvier 1868.
1342. Restrictions à la capacité d'assurer dérivant de la législation spéciale qui régit, en France, les societés étrangères.
1343. Les sociétés françaises d'assurances à l'étranger.
1344. Assureurs pour compte.
1345. Agents et sous-agents.
1346. Droit comparé.

CHAPITRE IV.

OBJET DU CONTRAT.

SECTION I.

Des choses qu'on peut faire assurer.

1347. Commentaire de l'art. 334. Assurance du navire et des accessoires. Machines : engins de pêche.
1348. Art. 334 (*suite*). Assurance des frais d'armement et des victuailles.

Examen critique d'une thèse de M. J. V. Cauvet. Art. 5 de la police « française » sur corps.

1349. Droit comparé.

1350. Art. 334 (*suite*). Assurance des loyers des gens de mer.

1351 Droit comparé.

1352. Art. 334 (*suite*). Assurance du fret. Origine historique de la disposition nouvelle.

1353. *Suite.* Sens des mots « fret net. »

1354. Indications sommaires sur la portée de la réforme.

1355. Assurance du prix de passage.

1356. Tableau sommaire de l'assurance sur fret (*on freight*) en droit anglais et anglo-américain.

1357. Autres législations.

1358. Art. 334 (*suite*). Assurance des sommes prêtées à la grosse et du profit maritime. Accord des lois du 12 août 1885 et du 12 janvier 1886.

1359. Droit comparé.

1360. Art. 334 (*suite*). Assurance des marchandises. Marchandises de contrebande : marchandises ennemies.

1361. Art. 334 (*suite*). Assurance du profit espéré des marchandises.

1362. Assurance du profit espéré de la pêche ; assurance des primes à l'importation.

1362 *bis.* Assurance des primes à l'armement établies par la loi du 29 janvier 1881.

1363. Assurance du profit de la course.

1364. Droit comparé.

1365. Assurance de la commission à gagner. Droit comparé.

1366. Art. 334 (*suite*) et art. 342 § 2. Assurance du coût de l'assurance. Prime des primes.

1367. Droit comparé.

1368. Formule générale de l'art. 334 ; sens. Exemples ; assurances maritimes sur la vie et sur la liberté des personnes. Traite des nègres. Assurances de la solvabilité de l'assureur et de l'assuré.

1369. Droit comparé.

1370. Réassurance. Commentaire de l'art. 342. Des divers modes de réassurance. Nature du contrat.

1371. Réassurance (*suite*). Elle ne se présume pas. La faculté de réassurer peut être exercée sans restriction. Le premier pacte subsiste sans novation. Règlement séparé de chaque contrat. Taux des primes de réassurance. *Quid* de la déduction des primes dans la réassurance? Justification du chargé et clause dérogatoire.

1372. Différence entre la réassurance et la reprise d'assurance.

1373. Droit comparé.

1374. Prohibition de l'assurance des sommes empruntées à la grosse. Art. 347.

1375. Droit comparé.

1376 Questions de droit international.

1377. Origine et commentaire de l'art. 334 § 2 et 3. Prohibition des assurances cumulatives. Sens de ce dernier mot.

Section II.

Des divers modes d'assurance.

1378. Inutilité de l'art. 335.
1379. Assurance illimitée; assurance limitée.
1380. Assurance totale; assurance partielle.
1381. Assurance conjointe; assurance séparée (quant aux assureurs). *Quid* de la solidarité?
1382. Assurance conjointe ; assurance séparée (quant aux choses).
1383. Assurance en bloc ; assurance par séries. Renvoi.
1384. Assurance alternative.
1385. Assurance *in quovis*. Commentaire de l'art. 337.
1385 *bis*. Droit comparé.
1386. Assurance sur risques flottants. De la clause *lost or non lost* en droit anglais et anglo-américain.
1387. Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Généralités. Renvoi.
1388. Assurance sur nouvelles régulières.
1388 *bis*. Assurance sur bonne arrivée.
1389. Assurance avant et après le départ.
1390. Assurance pour compte. Renvoi.
1391. Assurance en temps de paix ; assurance en temps de guerre.
1392. Assurance au voyage; assurance à temps; assurance mixte. Renvoi.
1393. Assurance pour aller ; assurance pour aller et retour.
1393 *bis*. Assurance d'entrée et de sortie. *Outward cargo*, *homeward cargo*.
1394. Assurances fluviales.
1395. Assurance contre les risques terrestres combinée avec l'assurance maritime.

CHAPITRE V.

THÉORIE DES RISQUES.

Section I.

Nature des risques.

1396. Notions générales sur le risque maritime et sur la fortune de mer.
1397. *Suite.* Pertes et dommages survenus sur mer ou occasionnés par la mer. Des risques terrestres envisagés comme une conséquence directe de la navigation.
1398. Commentaire de l'art. 350. Portée des mots « pertes et dommages. »
1399. Classification des causes de dommage.
1400. Première cause du dommage. I. Action des éléments ou des causes naturelles. Tempête. Naufrage. Echouement. Abordage fortuit. Changement forcé de voyage. Changement forcé de vaisseau. Relâche forcée. Feu. Explosion. Jet et autres avaries grosses. Dommages dus à l'action des animaux.
1401. Droit comparé.
1402. Deuxième cause de dommage. II. Fait d'un tiers autre que les préposés de l'assuré. Principes généraux. Pillage, piraterie.

1403. Droit comparé.
1404. Troisième cause de dommage. III. Fait de l'assuré. Art. 351. Exposé doctrinal du droit français.
1404 *bis*. Exposé doctrinal du droit anglais.
1405. Fait de l'assuré (*suite*). Questions que soulève l'emprunt à la grosse contracté en cours de route. Art. 12 de la police « française » sur corps.
1406. Commentaire de la phrase finale de l'art. 351.
1407. Droit comparé.
1408. Quatrième cause de dommage. IV. Vice propre. Sa nature. Art. 352. Le dommage peut provenir à la fois du vice propre et de la fortune de mer. Pouvoirs du juge du fait et de la cour de cassation dans la détermination du vice propre.
1409. L'assureur peut accepter la responsabilité du vice propre.
1410. Vicepropre du navire. La présomption est pour ou contre le navire selon qu'il est ou non muni d'un certificat de visite.
1411. Caractère relatif de ce vice propre. Voie d'eau. Accidents de machine. Les chargeurs répondent-ils du vice propre du navire? Le vice propre peut devenir un principe d'action.
1412. Vice propre de la marchandise. Se présume-t-il? Les cas d'inflammation spontanée. Des dommages survenus pendant une relâche. Aggravation des fortunes maritimes par la nature de la marchandise.
1413. Commentaire de l'article 355.
1414. Le prêteur à la grosse répond envers l'assureur du vice propre de la chose affectée.
1415. Droit comparé.
1416. Cinquième cause de dommage. V. Faits des agents ou préposés de l'assuré. Commentaire de l'art. 353. Portée du mot « baraterie ». L'article 353 comprend-il sous ce mot les fautes de l'équipage, du pilote, des passagers ?
1417. L'assureur, en principe, ne répond pas de la baraterie, même envers les chargeurs.
1418. Attributions parallèles des tribunaux de commerce et des tribunaux de répression dans l'appréciation de la baraterie.
1419. La baraterie ne peut pas nuire à l'assureur.
1420. On déroge, dans la pratique, à l'art. 353. Clauses des polices.
1421. L'assureur, en garantissant la baraterie de patron, n'a pas garanti le fait de l'assuré.
1422. Sens de l'engagement des assureurs garants soit envers l'armateur, soit envers les chargeurs, et nature du recours des assurés.
1422 *bis*. Le principe du recours admis, jusqu'où s'étend l'obligation de l'assureur ?
1423. De certaines fautes que l'assurance de la baraterie ne peut pas couvrir.
1424. Autres agents ou préposés : l'assuré peut s'affranchir de leur fait.
1425. L'assureur de la baraterie répond du recours des tiers lésés par la baraterie.
1425 *bis*. *Quid* du recours des tiers lésés sous l'empire du droit commun?
1426. Droit comparé.

1427. Sixième cause de dommage. A. Fait de guerre.
1428. B. Fait du prince.
1429. Commentaire de l'article 354.
1430. Droit comparé.

Section II.

Temps et lieu des risques.

1431. Temps des risques. Assurance à temps ; renvoi. Assurance sur corps au voyage. Commentaire de l'art. 341.
1432. *Suite.* Assurance sur facultés.
1433. *Suite.* Assurance spécifiant à la fois une durée de temps et un voyage déterminé. Fin du commentaire de l'article 341.
1434. *Suite.* Commentaire de l'art. 363.
1435. *Suite.* Commentaire de l'art. 362.
1436. Temps des risques dans l'assurance du fret à faire. Jusqu'à quel point les doctrines d'Arnould et de Molengraaf sont-elles applicables en France?
1437. Droit comparé.
1438. Lieu des risques. Commentaire des art. 351 et 364.
1439. Droit comparé.

Section III.

Evaluation des objets mis en risque.

1440. Le risque de l'assureur ne doit pas dépasser la valeur de la chose en risque. De l'évaluation en général.
1441. Evaluation du navire dans les polices évaluées.
1441 *bis.* A quel moment la valeur du navire doit-elle être estimée? Influence de la loi du 12 août 1885. La valeur assurée du navire peut-elle être contestée à raison d'une dépréciation survenue en cours de voyage?
1441 *ter.* Si la valeur du navire a été exagérée dans la police, l'assureur peut-il en demander, dans tous les cas, la réduction ? Conséquences juridiques et pratiques de l'évaluation faite dans les polices évaluées.
1442. Evaluation du navire dans les polices ouvertes.
1443. Evaluation du fret.
1444. Evaluation des loyers dans l'assurance du loyer des gens de mer.
1445. Evaluation des marchandises dans les polices évaluées. Commentaire de l'art. 336.
1446. *Suite.* Commentaire de l'article 338 (déduction du change).
1447. *Suite.* Commentaire de l'art. 357 (exagération frauduleuse des valeurs assurées).
1448. *Suite.* Commentaire de l'art. 358 (exagération non frauduleuse).
1449. Evaluation des marchandises dans les polices ouvertes. Commentaire de l'art. 339.
1450. *Suite.* Commentaire de l'art. 340 (évaluation des marchandises de retour dans le commerce de pur troc).
1451. Evaluation du profit espéré.
1452. Droit comparé.

TRAITÉ

DES ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE I.

HISTOIRE ET CARACTÈRES DU CONTRAT.

1289. L'*assurance* est la compensation des effets du hasard qui détruisent ou diminuent le patrimoine de l'homme par une répartition des fonds destinés à couvrir la perte que le hasard a causée (1). Ces effets destructifs s'appellent *risques*, quand ils sont prévus et *sinistres*, quand ils se sont produits. La compensation des sinistres s'opère par le paiement d'une *indemnité* qui est en général le produit de contributions versés par un plus ou moins grand nombre de patrimoines en vue de rétablir l'équilibre rompu au préjudice d'un seul. La contribution est versée sous forme de *cotisation* ou de *prime*, l'une et l'autre représentant la part assignable, dans l'ensemble des risques, à chaque patrimoine contribuable. La cotisation est la contribution prélevée par les sociétés d'*assurance mutuelle* proprement dites (2). Dans les assurances mutuelles, chaque associé s'engage à contribuer aux pertes des coassociés proportionnellement à la valeur des choses qu'il fait couvrir par l'as-

(1) Conf. Albert Chaufton, les Assurances, I, p. 4 ; Léon Say, rapport à l'Académie des sciences morales (7 juillet 1883) ; P. Pont, discours prononcé à la séance publique annuelle de la même Académie (10 novembre 1883).— (2) Tel est du moins le langage usuel. Mais, dans les sociétés d'assurances mutuelles maritimes hollandaises, le montant de la cotisation à payer annuellement par chaque membre se nomme prime et quand, pour les compensations non encore liquidées, il est dressé ultérieurement un état supplémentaire, la répartition faite d'après ce tableau s'appelle *napremie*.

sociation. Par exemple, plusieurs propriétaires de navires conviennent que, si l'un de ces navires est atteint par une fortune de mer, son propriétaire sera indemnisé par une contribution répartie entre les autres, au prorata de la valeur de leur bâtiment. La cotisation est *pure* ou *nette*, quand on l'envisage comme l'expression mathématique du risque; *chargée* ou *brute*,quand on l'augmente de la somme nécessaire pour couvrir les frais d'administration. La *prime* est le prix évalué d'avance du péril dont l'assureur se rend garant. Quoique cette seconde assurance soit dénommée communément « à primes fixes », elle n'implique pas nécessairement le paiement, à des intervalles périodiques, d'une prime moyenne invariable, et l'on peut fixer, pour telle ou telle période, une prime correspondant au risque (1). La prime est d'ailleurs, comme la cotisation, pure ou nette, quand elle n'est que le prix de revient de l'assurance, brute ou chargée quand on ajoute au montant de la prime pure le *chargement*, c'est-à dire les frais généraux de l'entreprise d'assurances et la part de bénéfices qui doit revenir à l'entrepreneur. La prime brute s'appelle encore, dans le langage courant des affaires, *prime des tarifs*.

Le code de commerce français n'a pas défini l'assurance. Quelques législations étrangères ont, au contraire, entrepris cette définition. D'après les articles 246 du code hollandais et 1672 du code portugais, l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige envers l'assuré, moyennant une prime, à l'indemniser d'une perte ou d'un dommage ou de la privation d'un produit espéré qu'il pouvait éprouver par un événement incertain. Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay s'expriment dans les mêmes termes (2). Les rédacteurs des codes du Chili (art. 512), du Honduras (art. 510), du Salvador (art. 441), de Guatemala (art. 401) ont cherché une formule à la fois plus complète et plus scientifique : « *El seguro es un contrato bilateral, condicional i aleatorio por el cual una persona natural o juridica toma sobre si por un determinado tiempo todos o alguno de los riesgos de perdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligandose mediante una retribucion convenida, a indemnizarle la perdida o cualquier otro dano estimable que sufran los objetos asegurados* ». L'article 2468 du

(1) Conf. Chaufton, *op. cit.*, n. 59. En matière d'assurances mutuelles, la prime varie généralement avec le nombre et la gravité des sinistres. Mais il peut se faire aussi que la cotisation soit invariable ; alors, si le montant des indemnités à paver dépasse le chiffre total des cotisations, les mutuellistes atteints par un sinistre supportent le dommage pour l'excedant. — (2) « El seguro es un contrato por el cual una de las partes se obliga mediante cierta prima a indemnizar a la otra de una perdida o de un dano o de la privacion de un lucro esperado que podria sufrir por un acontecimiento incierto,

code civil du Bas-Canada est ainsi conçu : « L'assurance est un contrat par lequel un des contractants, appelé l'assureur, en considération d'une valeur, s'engage à indemniser l'autre qu'on appelle l'assuré, ou ses représentants, contre la perte ou la responsabilité résultant de certains risques ou périls auxquels l'objet assuré peut être exposé, ou contre la chance d'un événement ». La loi belge du 11 juin 1874 débute ainsi : « L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure ». Le code italien (art. 682) ajoute : « ... ou à payer une somme déterminée suivant la durée ou les éventualités de la vie d'une personne ».

1290. Le contrat d'assurance était-il usité chez les Romains ? Des auteurs l'ont cru (1). Ils invoquaient surtout à l'appui de cette thèse historique quelques fragments de Tite-Live et de Suétone (2) aux termes desquels, dans le cours d'une guerre, certains entrepreneurs chargés de transporter ou de fournir des munitions stipulaient que la République supporterait les pertes occasionnées pendant le voyage par les ennemis ou par la tempête. Mais on a répondu que, d'après ces passages et quelques textes des Pandectes (3), la convention de garantir les risques était accessoire à une convention principale. Peut-être la lettre de Cicéron à Caninius Salluste (4) nous révèle-t-elle l'existence d'une convention principale par laquelle un des contractants, en recevant le *prix du péril*, s'obligeait à réparer le dommage causé par des événements de force majeure à la propriété d'un autre contractant. Mais les érudits ne s'entendront jamais sur la portée de cette lettre non plus que sur le sens exact de la loi 67, tit. I, l. XLV, au Digeste : *Illa stipulatio, decem millia salva fore promittis ? valet.* Nous nous bornons à signaler au lecteur les principaux éléments de la controverse. Ajoutons qu'Emérigon avait ainsi résumé le débat (5) : « Le contrat d'assurance (du moins tel qu'on l'entend aujourd'hui) n'était pas en usage parmi les Romains. Ils y suppléaient sans doute soit par les contrats conditionnels ou aléatoires, soit par

(1) Lynker, *de Bodemeria* § 39 ; Werloff, *de instrumento assecurationis*, sect. I, § 3 ; Cocceii, *de assecuratione* § 4 ; Loccenius, *de jure maritimo*, lib. II, c. V § 2 ; Kulpis, *Colleg. Grotian* exercit. VI § 6 ; Reimer, *Handlungs Bibliothek*, Busch's und Ebeling's, t. III, p. 119. — (2) Tit. Liv. l. XXIII, c. XLIX ; l. XXV, c. III ; Sueton. *Vita Claudii*, c. XVIII. — (3) L. 1 ff. *de periculo et commodo rei vend.* ; l. 13 § 5 ff. *locati conducti* ; l. 1 § 35 ff. *depositi vel contra* ; l. 39 ff. *mandati vel contra*. — (4) *Ad famil.* lib. II, epistol. XVII. — (5) Préface, p. IV.

la fidéjussion ». Beaucoup d'écrivains modernes ont exprimé la même idée sous une autre forme (1).

Les savants qui adoptent l'avis d'Emérigon ne s'entendent pas mieux sur cette seconde question : quelle date faudrait-il assigner au contrat d'assurance ? Le premier ouvrage qui ait été fait sur cette partie du droit maritime semble être celui de Santerna (*De assecurationibus et sponsionibus*), que Straccha cite dans son traité *De assecurationibus* (2), et serait par conséquent antérieur à 1569 (3). Mais on ne commença d'écrire sur les assurances que longtemps après qu'elles furent en usage. Stypmanus (4), Gibalinus (5), Casaregis (6) les rattachent au quinzième siècle. *Ansaldus de Ansaldis* écrivait à la fin du dix-septième siècle : *Assecuratio circiter a tribus seculis inventa est* (7). Emérigon (8) soutient, il est vrai, que l'ordonnance de Wisbuy (art. 66) leur donne « une noblesse plus ancienne » ; mais le texte auquel ce jurisconsulte fait allusion n'a pas la portée qu'il lui attribue (9). Aucun de ces auteurs ne connaissait ce texte du Talmud de Babylone, relatif à la navigation du golfe persique au sixième siècle après Jésus-Christ (traduct. de Rabbinowicz, t. II, p. 489) : « Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un d'eux perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu sans sa faute, on lui en construit un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire. on n'est pas obligé de lui en construire un autre ». Ce document renverse toutes les anciennes conjectures de l'érudition et confère aux assurances des quartiers de noblesse qu'Emérigon lui-même ne leur avait pas donnés.

Sans débattre le sens du mot *sigurare* qu'on trouve dans l'article 47 du règlement fait en 1318 pour le port de Cagliari ni celui des mots *a rischio di mare o di genti* qu'on rencontre dans le chapitre 45 du traité *della mercatura*, de Balducci Pegolotti, rédigé entre 1342 et 1345, ni l'exactitude historique d'un fragment emprunté à la chronique de Flandre (seizième siècle), d'après lequel le contrat d'assurance aurait été connu et pratiqué à Bruges dès

(1) V. Em. Cauvet, Traité des assur. marit., Introd., p. XI. — (2) Imprimé pour la première fois en 1569. — (3) Ce livre de Santerna avait été publie d'abord en Portugal avant d'être imprimé à Liège en 1579. — (4) *Pars* IV, c VII, n. 9. — (5) Lib. IV, c. XI, art. 1. — (6) Disc. II, n. 3. — (7) Disc. 70, n. 6. — (8) Preface, p. Xij. — (9) Il s'agit de l'article 66 des ordonnances « traduites du langage alleman en François », tel que nous le retrouvons dans Cleirac : « Si le Maistre est contraint de bailler caution au Bourgeois pour le navire : le Bourgeois sera pareillement tenu bailler caution pour la vie du Maistre ».

l'année 1310 (1), nous signalons l'établissement en Portugal, entre 1367 et 1383, d'une compagnie d'assurance mutuelle ayant pour objet les risques de mer (2). Le 21 novembre 1435, les magistrats de Barcelone faisaient publier une ordonnance en vingt articles « *per extirpar totes fraus è dans, questions è debats que s' poguessen seguir en la dita ciutat per raho de assegurar navilis è altres fustes è per assegurar mercaderies, robes è havers ; è axi per sguard dels asseguradors com dels assegurats* » (3). Mais le texte même de cette ordonnance établit que le contrat d'assurance était entré depuis longtemps dans la pratique commerciale des peuples méditerranéens. Uzzano lui-même, en l'an 1400, attestait un usage ancien, lorsqu'il parlait expressément, dans son traité du commerce (4), d'assurances faites à Florence pour Londres et pour Bruges. Au demeurant, l'assurance était connue au sixième siècle ; elle était en pleine vigueur dès le quatorzième ; mais il est impossible de déterminer avec précision la date du premier contrat d'assurance, comme on pourrait, à la rigueur, déterminer celle du premier acte législatif qui ait réglé le contrat d'assurance.

Au quinzième et au seizième siècles, les documents officiels se multiplient. Le contrat d'assurance est organisé par des actes législatifs ou municipaux en Espagne (1458, 1484, 1538), à Florence (1523), à Gênes (1557), à Ancône (1567), à Anvers (1570), à Venise (1570), à Amsterdam (1598), à Midlebourg (1600), en Angleterre (1601) (5), à Rotterdam (1604). La plus ancienne loi française qui le nomme est, à notre connaissance, l'édit de Henri II, de 1556, portant établissement de la juridiction consulaire à Rouen, où on lit : « Et comme ainsi sommes advertis que le trafficq des asseurances *est puis nagueres en ça* mis grandement en avant par les marchands dudict Rouen... ». Enfin, dans les der-

(1) V. Pardessus, Collect. IV, p. 566. -- (2) L'acte de fondation est inséré en entier dans une chronique du roi Ferdinand écrite en 1484 par Lopez (chronica d'el Rei don Fernando por Fernao Lopes, in Collecçao de livros ineditos de historia portugueza publicados de ordem da Academia real de sciencias de Lisboa, IV, n. 2, cap. 91). Il contient, entre autres dispositions, la suivante : « Lorsqu'un navire se perd, son proprietaire est indemnisé à proportion de la perte soit par la compagnie avec les fonds qu'elle a encaissés, soit au moyen d'une repartition faite au prorata entre tous les propriétaires des navires qui font partie de l'association ». V. la suite dans le traité de M. Em. Cauvet, Introd., p. XXXIX. — (3) « Pour extirper tous fraudes et dommages, discussions et débats qui pourraient avoir lieu en ladite ville à l'occasion d'assurances sur navires et autres bâtiments et sur marchandises, effets et biens, et aussi pour l'avantage des assureurs comme des assures ». — (4) p. 119 et 128. — (5) Nous renvoyons ceux de nos lecteurs qu'intéressent les etudes historiques à l'ouvrage anglais de Frédérick Martin sur l'histoire de l'assurance maritime en Angleterre.

nières années du seizième siècle, parut le *Guidon de la mer*. Les assurances ont déjà pris un tel développement que le rédacteur de ce recueil, voulant réunir en un corps de doctrine les principes du droit maritime privé, ramène tout à ce contrat spécial (1)

Nous avons trouvé dans les papiers d'une Académie portugaise la charte, antérieure au quinzième siècle, d'une compagnie d'assurances mutuelles. Mais on ne pressentait pas encore les merveilles qu'enfanterait cette grande puissance du monde moderne : l'association des capitaux. Le jour où des sociétés par actions se fondèrent en Europe, l'industrie des assurances entra dans une phase nouvelle. Les premières compagnies anglaises d'assurances maritimes datent de 1720 (2). Dix ans plus tôt avait été créée dans le même pays la première compagnie d'assurance contre l'incendie, le *Sun fire office*. La première compagnie d'assurance sur la vie digne de ce nom date de 1765. Des compagnies d'assurances maritimes furent également fondées à Copenhague en 1726, à Stockholm en 1734, à Berlin en 1765, etc.

Le dix-neuvième siècle apporte à l'assurance un nouvel élément fondamental : l'organisation scientifique de la mutualité. Où fallait-il chercher la compensation des risques ? A la fin du dernier siècle, la spéculation s'était emparée de l'assurance et menaçait de la dénaturer (3). Cependant les probabilités se calculent et le hasard lui-même est régi par certaines lois. Les compagnies d'assurance sur la vie furent les premières à donner l'exemple de l'assurance rationnelle, déterminant, par l'emploi raisonné de la

(1) Le premier chapitre est intitulé « Des Contracts ou Polices d'asseurance,leur definition,conformité et difference d'iceux avec les autres contracts maritimes », le second « Ce que doit contenir la police d'asseurance », le troisième « A quoy l'Asseuré est tenu, perte advenant au navire », le quatrième « Du moyen d'asseurer ce qui est perdu », le septième « Des delais ou delaissemens », le douzième « Comment se doit faire asseurance sur tous et tels navires qui portent la marchandise, sans autrement les nommer ou designer » etc. Le chapitre V, placé sous la rubrique *des Avaries*, débute par ces mots « L'asseureur est tenu d'indemniser son marchand... » — (2) A cette époque, deux grandes societés, *the London Insurance Corporation*, *the Royal Exchange Insurance Corporation* acquirent un veritable monopole moyennant un pot de vin de 600,000 livres. Cependant, cinquante ans plus tard, les armateurs et les assureurs qui fréquentaient le café Lloyd et s'y livraient à toutes sortes d'opérations concernant la marine marchande purent sans rencontrer d'obstacles se constituer *intérieurement* en une véritable société d'assurances maritimes. Le *New Lloyd* (1771) se composa de 79 membres qui, se cotisant par portions égales, réunirent un premier fonds social de 7900 livres. Aujourd'hui c'est une réunion de 300 assureurs particuliers. — (3) Corn. Walford, *Insur. Cyclop.*, v° *Gambling insurance generally* et Chaufton, *op. cit.*, n. 200.

statistique, les lois mêmes de la mortalité. Les autres branches suivirent, et n'ont encore parcouru qu'une partie du chemin (1). Cependant les procédés perfectionnés de l'épargne, les nouvelles ressources du crédit, les combinaisons multipliées des placements à intérêts, la puissance agrandie de l'anonymat élargissaient, à la même époque, les bases financières de l'assurance.

1291. Tous les docteurs énumèrent, à la suite d'Emérigon, les caractères juridiques du contrat d'assurance.

Ce contrat est synallagmatique, car il produit des obligations réciproques. A n'envisager les choses que d'une façon très sommaire, l'assureur s'engage envers l'assuré à le garantir de certains risques ; l'assuré ne s'oblige envers l'assureur qu'à lui payer la cotisation ou la prime convenue. *Emptio periculi, pretium periculi*, a dit Cresp (2), tels sont les deux correspectifs indivisibles, indispensables, de toute assurance. Aussi des jurisconsultes anglais enseignent que le contrat d'assurance maritime est unilatéral parce qu'il n'acquiert sa forme définitive qu'au moment où l'on en a passé acte au moyen d'une police portant quittance de la prime (3) et beaucoup de jurisconsultes français pensent que, du moins si la prime a été payée comptant et à dater de ce moment, les contractants ne sont plus obligés réciproquement l'un envers l'autre. Une analyse juridique complète conduit, en droit français, à une solution différente : même après avoir payé la prime, l'assuré est encore tenu de certaines obligations qui suffisent pour conserver au contrat son caractère synallagmatique.

Il est à titre onéreux : les parties agissent évidemment pour leur utilité commune.

Il est consensuel en ce qu'il est parfait par le seul consentement des parties sur le risque et sur le prix du risque.

Il est manifestement aléatoire. *Hujus contractus et commercii*, disait Roccus (4), *lucrum et damnum dependet a mera sorte et fortuna.*

(1) Emérigon disait déjà (I, p. 14) : « Il faut faire l'*analyse des hasards* et posséder *la science du calcul des probabilités*, prévoir les écueils de la mer et ceux de la mauvaise fortune, ne pas perdre de vue les cas insolites et extraordinaires, combiner le tout, le comparer avec le taux des primes et juger quel sera le résultat de l'ensemble. Pareilles spéculations sont l'ouvrage du génie... ». M. Thomereau a écrit, le 15 janvier 1886, dans le *Moniteur des assurances* : « La statistique est l'unique fondement des assurances, puisque c'est elle seule qui donne à l'assureur la mesure des risques dont il prend charge. C'est donc au degré de perfection auquel sont arrivés les procédés et les resultats de la statistique dans telle ou telle branche que se mesure l'avancement technique de cette branche ». — (2) III, p. 110. — (3) Algernon Jones, Bull. de la soc. de législ. comp. VII, p. 572. — (4) *De assecur., not.* 6.

Il est « *conditionnel* (1) en deux manières », remarquait Emérigon. D'abord le contrat s'évanouit si, avant le commencement du risque le voyage est rompu même par le fait de l'assuré : ensuite les assureurs ne sont soumis à payer que si la chose assurée périt ou est endommagée dans les termes convenus. Un contrat n'est, à vrai dire, conditionnel que s'il engendre des obligations conditionnelles. Or l'obligation de l'assureur dépend assurément d'un événement futur et incertain, qui est la perte ou l'avarie. Mais l'obligation de l'assuré est ordinairement pure et simple en ce que la prime est due, quel que soit l'événement. Toutefois les parties peuvent, s'il leur plaît, convenir que la prime sera due seulement par exemple, au cas d'heureuse arrivée d'un navire et que l'assureur en cas de perte, paiera sans aucune déduction. Dumoulin, Marquardus, Roccus, Pothier, Valin, Emérigon regardaient ce pacte comme licite et, dès la fin du dix-huitième siècle, on le pratiquait sous le nom d'assurance de la prime des primes. Les anciens auteurs dénommaient spécialement cette convention, pour la distinguer de l'assurance pure et simple, assurance *conditionnelle*, l'obligation respective des parties dépendant alors de l'évènement.

Emérigon posait la question suivante : l'assurance est-elle un contrat de droit étroit ou de bonne foi (2) ? et la résolvait ainsi : l'assurance est un contrat de droit étroit en ce que si les pactes stipulés sont clairs par eux-mêmes et ne contiennent aucune clause contraire aux lois, le juge ne doit pas s'en écarter (3) ; mais, « dans le cas où les conventions des parties ont été rédigées d'une manière obscure et ambiguë, le magistrat a l'autorité de se déterminer par les lumières que l'équité légale, le droit commun, la nature du contrat et les circonstances de la cause peuvent lui suggérer ». Le mieux eût été sans doute, ainsi que l'enseignait Cresp (4), de renoncer à une division d'actions et de contrats, née du système antique des formules et inapplicable au droit moderne. Mais ces anciens souvenirs juridiques exercent encore une certaine influence

(1) Conf. ci-dessus, n. 1289, la définition des codes chil., hondur., guatemal., Salvad. — (2) Telle est la rubrique de la section V du chapitre I. — (3) Casaregis disait (disc. I, n. 1) : « *In materia assecurationis principaliter inhærendum est verbis apocæ assecurationis ; quinimo hæc pro lege habenda sunt nec ab his recedere debemus, quia contrahentium voluntas melius haberi non potest.* La rote de Gênes s'exprimait encore avec plus de précision : *Verba contractus assecurationis intelligenda sunt proprie, stricte et ut jacent (dec.* 129, n. 5). — Notre cour de cassation a dit de même, le 27 août 1878, au rapport de M. Masse et sur mes conclusions : « l'assurance est un contrat de droit étroit qui doit être rigoureusement enfermé dans les termes des conventions formellement stipulées par les parties » — (4) III, p. 189.

sur les décisions des tribunaux, et M. Laurin, dans ses notes sur Cresp, nous en donne un curieux exemple (1).

Toutefois, si l'on envisage non plus l'interprétation,mais la formation du contrat, l'assurance est, au premier chef, un pacte de bonne foi. Dans ce pacte aléatoire où la supputation précise des risques est, du moins pour l'assureur, la raison déterminante du consentement, tout est vicié par le dol et le dol, ainsi que nous l'expliquerons plus loin, consiste dans la réticence comme dans le mensonge. C'est à ce point de vue que se sont placés Blackstone, écrivant que « les assurances sont des contrats dont la véritable essence consiste en l'observation de la bonne foi, de l'intégrité la plus pure » (2), Arnould, répétant que le contrat d'assurance est *uberrimæ fidei* et comporte une plus grande dose de bonne foi que les autres conventions (3), Baldasseroni, enseignant que, « dans ces négociations, il n'est permis à personne de dévier de la bonne foi, ni directement, ni indirectement, ni en quelque manière que ce soit » (4) et, dans plusieurs fragments de son immortel ouvrage, Emérigon lui-même.

Les anciens auteurs s'accordent à reconnaître que l'assurance est du « droit des gens ». Pothier a dit (5) : « L'ordonnance de la marine, en l'autorisant spécialement, a développé les règles par lesquelles ce contrat est régi, *qui sont tirées du droit naturel* ». « L'assurance est du droit des gens », telle est la rubrique de la section VI, chapitre I, du traité d'Emérigon. Mais je ne sais pas si l'on s'entend au juste sur la portée de cette proposition juridique.

Elle signifie sans doute que le droit d'assurer ou d'être assuré n'appartient pas, en thèse, d'une manière exclusive aux régnicoles. L'ordonnance de Barcelone de novembre 1435, défendant d'assurer dans cette ville les navires qui n'appartenaient pas « aux sujets du seigneur roi » était si contraire aux intérêts élémentaires du commerce maritime qu'il fallut la modifier, à ce point de vue, dès 1458 (6).

(1) Une personne fait assurer des *blés* chargés ou à charger sur un navire désigné. Le navire arrive portant des *seigles*. Le tribunal de commerce de Marseille décide le 14 décembre 1855 (Rec. de M. t. 33. 1. 364) que les seigles ne sont pas assimilables aux blés parce que, l'assurance étant un contrat de droit strict, on ne peut pas donner une interprétation extensive à la police. Mais la cour d'Aix infirme, par arrêt du 24 juillet 1857, et décide que les seigles peuvent être regardés comme des blés et sont dès lors compris dans les termes de la police (Rec. de M. t. 35. 1. 206), ce qui implique bien d'autre part, ajoute M. Laurin, que l'assurance est un contrat de bonne foi, se prêtant à la plus large interprétation. — (2) III, p. 468. — (3) On Marine Ins. 5e éd. I, p. 5 et 6. *Sic*. Carter *v*. Boehm, 3 Burr. 1906. — (4) I, p. 2 — (5) Traité du contrat d'ass., n. 9. — (6) V. l'article 2 de l'ord. de 1458.

Mais il ne faut pas se figurer que, même au dix-neuvième siècle, l'industrie des assurances soit ouverte indistinctement, en vertu de cette maxime, aux sociétés étrangères comme aux sociétés régnicoles. Bornons-nous à citer ici l'ordonnance autrichienne du 29 novembre 1865, les lois votées en 1878 par la législature du Massachusetts, et la loi du 2 avril 1883 de l'Etat de New York (conf. ci-dessous, n. 1346). Aux termes de cette dernière loi, les sociétés d'assurances mutuelles sur la vie et contre les accidents qui ont été constituées non-seulement en pays étranger, mais encore dans les autres Etats de l'Union américaine ne peuvent faire une seule affaire dans l'Etat de New-York si elles n'ont été préalablement autorisées par le surintendant des assurances et si elles n'ont fait enregistrer cette autorisation au greffe du comté où elles auront fixé leur siège (1). On pourrait multiplier ces exemples.

Il ne faudrait pas non plus faire dériver de la même maxime, comme le propose M. Ruben de Couder (2), certaines règles de compétence qui en sont complètement indépendantes. Quel tribunal jugera ? quel statut faut-il appliquer ? Ces questions se tranchent par d'autres principes.

1292. Nous ne nous attarderons pas à démontrer que *le consentement des parties* est un élément essentiel de ce contrat et qu'il ne saurait exister sans un *objet*.

Ce qui le caractérise, c'est qu'il ne saurait être, si l'assuré n'expose rien. Comme l'a dit un ancien jurisconsulte, « la définition même de l'assurance suppose qu'une chose est ou sera exposée à quelque danger » (3). Casaregis s'exprime avec toute la précision possible (4) : *Principale fundamentum assecurationis est riscum, seu interesse assecuratorum sine quo non potest subsistere assecuratio ».* La haute cour de La Haye a jugé le 11 février 1878 que, aucun usage ne pouvant prévaloir contre les conditions fondamentales du contrat, l'affranchissement des risques, dans une assurance maritime, était nécessairement illégal et ne pouvait pas être légitimé par l'usage (*J. du dr. intern. priv.*, XI, p. 299).

Cependant les anciens auteurs italiens opposaient à l'assurance proprement dite l'assurance « par forme de gageure » ; les uns ajoutant, il est vrai, qu'elle n'avait de l'assurance que le nom (5), les autres enseignant qu'elle était légitime (6). Emérigon a fait ainsi

Pardessus, Collect. III, p. 508. Un ancien statut, dont parle Roccus *(de assecur.*, n. 71) défendait encore aux Florentins de faire des assurances pour les étrangers.

(1) V. l'Annuaire de législation etrangère de 1884, p. 817. — (2) V° Assur. marit., n. 15. — (3) Luzac, sur les Institutes de Wolff, § 679. — (4) Disc. IV, n. 1. — (5) *In solo vocabulo talis dici solet* (de Luca, *de credito*, disc. CXI, n. 4). — (6) Straccha, *de mercatura, pars* IV, § 8.

ressortir la différence des deux pactes : « C'est gageure de dire : si mes marchandises périssent, vous me compterez mille écus. Mais ce n'est pas gageure de dire : je me fais assurer pour mille écus mes marchandises valant mille écus. Il faut alors que cette valeur soit réelle ».

Il paraît que les assurances sur gageure étaient autrefois usitées à Marseille (1). Mais l'ordonnance de 1681 les prohiba (2). « C'est parce qu'on a considéré, disait Emérigon (3), que, la navigation intéressant la République, il serait odieux qu'on se mît dans le cas de désirer la perte d'un vaisseau. L'avidité du gain est capable de produire des perfidies qu'il importe de prévenir ». Le grand jurisconsulte ne parle que des assurances maritimes ; mais il serait aisé de généraliser sa dernière proposition.

Les assurances sur gageure étaient permises à Florence, à Naples (4) et dans l'ancien droit portugais (5), mais prohibées à Gênes (6), à Venise (7), à Amsterdam et à Rotterdam (8), à Middelbourg, à Kœnigsberg (9), à Hambourg (10), par l'article 1995 de l'ancien code prussien, en Suède (11), par l'ancien droit espagnol et dans les pays soumis à l'ordonnance de Bilbao (12). La jurisprudence anglaise admit généralement jusqu'en 1746 la validité de ces conventions, reconnaissables à certaines clauses caractéristiques telle que *interest or no interest* (intérêt ou pas d'intérêt) ou *without further proof of interest than the policy* (sans autre preuve d'intérêt que la police), auxquelles venait se joindre généralement celle-ci : *free of all average and without benefit of salvage* (franc d'avaries et sans le bénéfice du sauvetage) (13). Mais le chapitre 37, 19 Geo. II, modifia l'ancien état de choses. Cet *act*, considérant qu'un tel usage amenait les plus fâcheuses conséquences, entre autres la destruction de nombreux navires avec leurs chargements, « l'encouragement à l'exportation de la laine, la pratique de plusieurs commerces illicites ou clandestins, etc. », prohiba toute assurance-gageure sur les bâtiments anglais et les chargements, ne

(1) V. l'arrêt du parlement de Grenoble du 20 mars 1620, cité par Emérigon, I, p. 5. — (2) C'est dans ce sens que Valin explique les articles 22 et 23 du titre *des assurances*. — (3) Ib. p. 6. — (4) Roccus, *resp.* 22, n. 9. — (5) Pereira de Castro, decis. 56, n. 5. — (6) Casaregis, disc. VII et XV. Cf. decis. 55 de la rote de Gènes. — (7) Legge de Venezzia, 1771, arg. art. 98. — (8) Ord. Amsterdam, art. 15 ; Rotterdam, art. 8. — (9) V. Magens, II, p. 70 et 88. — (10) Ord. Hambourg, 1731, arg. art 13. V. toutefois I Nolte's Benecke, p. 290. — (11) V. Magens, II, p. 257. — (12) Ord. Barcelone, 1458, arg. art. 5 ; art. 848 de l'ancien code espagnol ; ord. de Bilbao, c. 22, arg. art. 7. — (13) « En effet, aucun objet n'étant véritablement assuré, il ne pouvait y avoir d'avaries à régler avec l'assureur ni de sauvetage à lui abandonner » (Algernon Jones, *Bull. de la soc. de législ. comp.*, t. VII, p. 569).

dispensant de la preuve d'intérêt que les vaisseaux corsaires et les chargements provenant des ports espagnols ou portugais de l'Europe et de l'Amérique (1). Le statut de Georges II s'appliquait-il aux navires et aux chargements étrangers ? La jurisprudence anglaise résolut cette question négativement (2) jusqu'au moment où le chapitre 109, 8 and 9 Victoria, sect. 18, prononça l'annulation des contrats de jeu en général. A dater de cette époque, dit Crump (3), *it may be a question*. En outre, aux termes de l'arrêt rendu dans l'affaire Cousins *v.* Nantes (4), les assurances qui ne contiennent pas, dans le texte même des polices (*on their face*),le désaveu d'un intérêt en risque sont réputées assurances sur intérêt, et le risque doit être prouvé (5). Enfin le mot *interest,* dans les polices d'assurance, est entendu aujourd'hui,d'après le *compendium* de Smith (6), dans un sens plus restrictif qu'il ne l'a été par les anciens juristes anglais. Nous verrons toutefois plus loin que, chez nos voisins d'outre-Manche, la différence entre l'évaluation et la valeur réelle de l'objet assuré peut être énorme sans que la validité de l'assurance soit compromise, tant que la fraude de l'assuré n'est pas démontrée.

Les principes autrefois posés par Valin, par Pothier et par Emérigon sont encore, sur cette question, ceux du droit français moderne. Chez nous, l'assurance n'est pas une gageure. Le parieur, loin de chercher à se prémunir contre la perte, l'appelle de tous ses vœux ; l'assuré, tout au contraire, appréhende cette perte et s'efforce simplement d'en neutraliser ou d'en atténuer les conséquences. Telle fut, en 1807, la conception du législateur français, ainsi que cela résulte des travaux préparatoires du code et comme l'ont avec soin signalé les jurisconsultes anglais (7). La cour de Paris a dit, le 18 mars 1847, avec une rigoureuse exactitude, « qu'il est de l'essence (8) du contrat d'assurance qu'il y ait un risque à courir » et sagement annulé la police souscrite par un assuré qui n'avait pas d'intérêt appréciable dans l'assurance.

C'est ce qu'ont exprimé, sous diverses formes, un grand nombre de lois étrangères. « L'assureur, dit l'article 250 du code hollandais, n'est pas tenu d'indemniser si celui qui a fait assurer pour soi ou si celui pour le compte duquel un autre a assuré n'a pas d'intérêt dans la chose assurée au temps de l'assurance ».

(1) V. l'explication de cette double prohibition par M. A. Jones, ib. p. 571. — (2) Nantes *v.* Thompson, 2 East, 385. — (3) Principles of the law of mar. ins., p. 217. — (4) 3 Taunt. 513 — (5) Bien entendu, à peine de nullite du contrat. — (6) p. 334. V. Devaux *v.* Steele, 6 Bing. N. C. 358 ; Lucena *v.* Crawford, 2 N. R. 321 ; Seagrave *v.* Union Marine J.Co., L. R. 1 P. C. 305. — (7) Arnould, 5e éd., I, p. 128. — (8) Bonneville de Marsangy, Jurispr. gén. des ass. ter. II, p. 81.

Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 637) contiennent une disposition toute semblable, en réservant néanmoins la faculté de faire assurer un intérêt à venir (1). *Se aquelle per quem o seguro e feito*, lit-on dans le code portugais (art. 1675) (2), *nao tem interesse na cousa segurada, o seguro è nullo.* Si la chose assurée ne court pas un risque et le risque même que garantit l'assureur, dit l'article 522 du code chilien (3), l'assurance est nulle de plein droit *(de pleno derecho)*. Le code allemand n'admet pas la légitimité d'une assurance qui ne couvrirait pas « un intérêt estimable en argent » (4). Les codes suédois (art. 186) et finlandais (art. 171) ajoutent : « Nul ne peut contracter une assurance offrant le caractère d'un pari sur l'issue du voyage ; une pareille assurance serait nulle et sans valeur ». Quelle qu'ait été la portée d'un certain nombre de polices souscrites à Anvers (v. ci dessous n. 1293), on retrouve, à notre avis, l'expression de la même pensée dans la loi belge du 11 juin 1874 (5). Les mots « *un interesse reale e legittimo* », du code italien (art. 423) contiennent la reproduction du même système. Le code civil du Bas-Canada ne se borne pas à énoncer que « toute personne capable de contracter peut prendre une assurance sur des objets dans lesquels elle a un intérêt et qui sont exposés à quelque risque » (art. 2472) ; il décide en outre (art. 2480 § 3) que « les polices d'aventure ou de jeu sur des objets dans lesquels l'assuré n'a aucun intérêt susceptible d'assurance sont illégales ». Aux Etats-Unis, dans la plupart des Etats, ces polices, quoique n'étant pas prohibées par une loi positive, sont regardées comme dépourvues d'efficacité légale (6). Toutefois la jurisprudence les avait longtemps validées dans l'Etat de New-York (7) ; mais les statuts révisés de cet Etat les ont décidément proscrites (8).

M. de Courcy a dit (9) : « Voici les dispositions que je souhaite de voir introduire dans les lois de toutes les nations maritimes : *Il est contraire à l'ordre public de se créer un interêt à la perte des navires. Il est en conséquence interdit, tant aux assureurs qu'aux assurés, de contracter des assurances sans nn intérêt dont il puisse être*

(1) A no ser que el contrato se baya hecho bajo la condicion de que tendra mas tarde un interés en la cosa asegurada. — (2) *Junge* art. 1699 du même code. — (3) Reproduit par les codes du Honduras (art. 520), du Salvador (art. 451), de Guatemala (art. 411). — (4) Art. 782. « Cet article, dit M de Courcy (*L'exagération des valeurs assurées*, p. 29), exclut implicitement, pas assez expressément à mon avis, la pire pratique anglaise, les assurances ou gageures sans justification d'intérêt » (*interest or no interest*). — (5) Combinez les articles 4 et 28 de cette loi. — (6) I Phillips Ins., n. 5, 7, 211 ; 3 Kent, Com. 277. — (7) Juhel *v.* Church, 2 Johnson's Cases, 33. — (8) New York Revis. Stat., vol. 1. p. 662, art. 8, 9, 10. — (9) ib., p 43.

justifié. La cour de Rennes avait devancé ce vœu en rangeant dès le 7 décembre 1859 (1) l'assurance « qui constitue une sorte de jeu ou de pari » au nombre des contrats qui portent atteinte à l'ordre public et en déniant à l'assuré, qui les aurait souscrits à l'étranger conformément à la loi étrangère, le droit d'en demander l'exécution aux tribunaux français.

1293. « L'asseuré ne peut recevoir profit du dommage d'autruy ». Cette seconde proposition, que j'emprunte au *Guidon de la mer* (ch. II, art. 13), s'enchaîne à la première. *Assecuratus non quærit lucrum*, disait Straccha (2), *sed agit ne in damno sit*. L'assurance n'est pas pour l'assuré un moyen d'acquérir, répétait Emérigon (3) : *la nature du contrat s'y oppose*.

S'il en était autrement, le contrat, en tant qu'il devrait procurer un bénéfice, n'aurait d'autre matière que le risque issu du contrat lui-même et d'autre objet que le dessein de s'enrichir sans peine aux dépens d'autrui. Il deviendrait un mode illégitime d'acquérir. Il impliquerait encore, comme l'assurance-gageure proprement dite, un intérêt à la perte. « J'ai lu, dit M. de Courcy (4), un grand nombre de polices souscrites à Anvers, où il était expressément dit que l'estimation convenue comprendrait trente, quarante, cinquante pour cent ou davantage de bénéfice *imaginaire*. Dans d'autres il est écrit, presqu'avec impudence : *Les assurés peuvent comprendre dans leurs déclarations de valeurs tel bénéfice imaginaire qu'ils voudront* ». Or il est immoral et dangereux que l'assuré ait un intérêt de trente, quarante ou cinquante pour cent à voir brûler sa maison ou sombrer son navire.

La loi commerciale française ne s'est pas écartée de ces maximes. « Il est de principe, a dit la cour de cassation (5), que le contrat d'assurance ne doit jamais être pour l'assuré l'occasion d'un bénéfice. » Le congrès international de droit commercial d'Anvers a, de nouveau, proclamé ce principe dans sa vingt-septième résolution : « L'assurance étant un contrat d'indemnité, etc. ».

Mais si les peuples commerçants se sont généralement accordés sur le principe, ils l'ont, on le verra plus loin, très diversement appliqué. Par exemple, en France, l'ordonnance de 1681 et le code de 1807 avaient tiré de sages prémisses une conséquence excessive (6) en défendant d'assurer les loyers des gens de mer, le

(1) S. 61. 2. 103. — (2) *De assecur.*, *gl.* 20, n. 4. — (3) Chap. I, sect. IV. — (4) *L'exagération des valeurs assurées*, p. 15. — (5) Req. 14 juin 1880 (Bonnev. de M. I, p. 254). — (6) M. J. V. Cauvet (I, n. 7) a fort bien démontré que ce principe : *l'assurance ne doit pas être une occasion de bénéfice*, devait être entendu aujourd'hui autrement que ne l'a expliqué l'ancienne doctrine.

fret à faire et le profit espéré des marchandises. Ces assurances pouvaient être permises sans que le contrat cessât d'être un contrat d'indemnité.

La jurisprudence anglaise, sans méconnaître que l'assurance est essentiellement un contrat d'indemnité (1), a restreint outre mesure, au contraire, la portée de cette maxime. La liberté des conventions a été poussée jusqu'à la licence. La différence entre l'évaluation et la valeur réelle de l'objet assuré peut être énorme sans que le contrat soit annulable (hors le cas de fraude) : telle est la doctrine de Bovill, de lord Mansfield, d'Arnould, de Phillipps et des autres jurisconsultes anglais ou anglo-américains. M. Chamberlain, quand il était président du *board of trade*, présenta au parlement anglais, sous ce titre : « *act* pour augmenter sur mer la sécurité de la vie et des propriétés » un bill de réaction contre l'abus des assurances exagérées. Mais ce projet souleva des tempêtes et faillit précipiter la chute de son auteur.

Quelques codes étrangers ont converti l'antique règle de droit commercial en un article de loi. *Respecto del asegurado*, disent les codes du Chili (art. 517), du Honduras (art. 515), du Salvador (art. 446) et de Guatemala (art. 406), *el seguro es un contrato de mera indemnizacion, i jamas puede ser para él la ocasion de una yanancia* (2). Mais, en général, les législateurs se contentent d'appliquer le principe à un cas donné sans l'énoncer à part comme une sorte d'axiome juridique. Ainsi procèdent les rédacteurs des codes hollandais (art. 621 et 622) et portugais (art. 1733 et 1734) (3). Les lois belges de 1874 et de 1879 ne renferment pas l'exposé dogmatique de la règle, mais l'impliquent incessamment (4). Aux yeux

(1) M. Algernon Jones, Bull. de la soc. de législ. comparée, t. VII, p. 570 et 571. Je lis dans le *compendium of mercantile law*, by J. W. Smith, 8e éd., by G. M. Dowdeswell, p. 332, note *n* : « Policy is a contract to *indemnify* ». — (2) *Respecto del asegurado*... En effet, a dit Cresp (III, p. 151), « lorsqu'on dit de l'assurance qu'elle n'est pas une simple gageure, cela n'est rigoureusement exact qu'à l'égard de l'assuré, propriétaire ou intéressé à la chose en risque et pour qui il s'agit, non pas d'acquérir, mais de conserver... Pour l'assureur, il ne s'agit nullement de conserver, mais bien d'acquérir, de gagner la prime : c'est un pur bénéfice qu'il se propose. Mais ce bénéfice ne ressemble pas à celui des gageures ou jeux de hasard... » — (3) Le code portugais s'exprime avec une remarquable précision : « O seguro de lucro esperado e nullo na parte d'este lucro, *cuja realidade nao poder legalmente proverse*. — (4) Aussi lit-on dans l'étude faite par M. V. Jacobs, en vue du congrès de droit commercial d'Anvers et publiée à Bruxelles en 1885 : « L'assurance est un contrat d'indemnité. Son but est de rendre l'assuré indemne d'une perte ; il ne doit pas avoir pour effet de l'enrichir. Tel est le caractère fondamental de ce contrat. »

des savants traducteurs du code allemand, annotant l'article 782, « la nécessité d'un intérêt pécuniaire de l'assuré implique que l'assurance est un contrat d'indemnité. » Il est inutile de citer d'autres exemples.

1294. Enfin l'assurance est une convention simple, une, indépendante, subsistant par elle-même.

Les anciens n'avaient pas détaché ce pacte ; ils n'en avaient pas fait une convention principale dont la seule matière consistât dans les risques auxquels une chose est exposée, risques dont le propriétaire se déchargeait sur un tiers et dont celui-ci promettait la garantie moyennant un prix convenu. Tantôt un pacte additionnel mettait les risques à la charge du mandataire, tantôt une clause spéciale affranchissait un des associés de toute perte dans son apport et la faisait supporter par l'autre associé. Mais ce n'étaient là que des accords spéciaux, articles d'une convention principale, dérogeant au droit commun qui la régissait. Le contrat à la grosse contenait aussi plusieurs des éléments de l'assurance, puisqu'il reposait comme elle sur la théorie des risques maritimes ; mais c'était, au demeurant, un composé d'assurance et de *mutuum*, où l'idée du prêt prédominait (1). La conception moderne fut différente. En séparant l'assurance des contrats auxquels elle avait été subordonnée, on créa « le contrat d'assurance ».

Ainsi donc Stypmanus a pu dire (*pars* IV, c. VII, n. 159) : *Assecuratio est contractus nominatus, quia sua natura et propriis qualitatibus constat* ; Emérigon (ch. I, sect. II) a pu répéter : « L'assurance proprement dite n'est ni une vente, ni un louage, ni une société, ni une gageure, ni rien de ce que certains docteurs ont imaginé. C'est un contrat tel qu'il a été créé par la nature des choses ». Cependant quelques auteurs (2) ont envisagé, à un certain point de vue, l'assurance comme une variété du cautionnement. La cour de Rennes (24 janvier 1883) et la cour de cassation (2 mars 1886) ont écarté très juridiquement les déductions qu'on voulait tirer de ce faux principe (3). Le tribu-

(1) V. sur ce point Cresp, III, p. 16 à 19. M. Chaufton va trop loin lorsqu'il dit (I, n. 197) : « Même dans le *fœnus nauticum*, on ne trouve pas l'idée d'assurance. » — (2) « Quelle difference, a dit M. J. V. Cauvet (I, n. 189), y a-t-il entre l'obligation d'un assureur et celle d'une caution qui s'est engagée à l'insu du débiteur ? ». — (3) En repoussant ces conclusions, dit la cour de cassation, « par le motif notamment que les assureurs sur facultés qui ont garanti la baraterie de patron ne sauraient être considérés comme des cautions du capitaine au sens des art. 2011 et 2037 c. civ., puisque leur engagement naît d'un contrat principal et distinct, passé directement entre l'assureur et l'assuré et intéresse de part et d'autre, l'arrêt attaqué n'a fait qu'une juste application de la loi ». En effet le cautionnement

nal de commerce d'Anvers les avait également écartées le 8 août 1883 (1).

La seule matière du contrat que nous étudions est le risque lui-même, idéalement séparé du tout dont il fait partie, et auquel on assigne une valeur propre.

1295. Il y a plusieurs espèces d'assurances.

On peut d'abord envisager l'assurance en elle-même, eu égard aux rapports des contractants, quelle que soit d'ailleurs la nature des risques. Elle est, sous ce point de vue, mutuelle ou à primes. Pour les économistes, l'assurance mutuelle, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut (nº 1289), répartit entre tous les mutuellistes les pertes éprouvées par chacun d'eux; l'assurance à primes n'est que le règlement à forfait de cette mutualité. Mais les jurisconsultes contemporains tendent à tracer une ligne de démarcation, de jour en jour plus nette, entre ces deux espèces d'assurances. « Les associations d'assurances mutuelles, dit la loi belge du 11 juin 1874 (art. 2), sont régies par leurs règlements, par les principes généraux du droit et par les dispositions du présent titre (2), en tant qu'elles ne sont point incompatibles avec ces sortes d'assurances ». Sont actes de commerce, d'après l'article 271 § 3 du code allemand, « les entreprises d'assurance à primes », mais non les assurances mutuelles, ainsi que le remarquent MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz (3). Le code civil du Bas-Canada (art. 2471) est encore plus formel : « L'assurance mutuelle n'est pas une opération commerciale. Elle est réglée par des statuts spéciaux et par les règles générales contenues dans ce titre (4), en tant qu'elles peuvent s'y appliquer et qu'elles ne sont pas contraires à ces statuts ». Les rédacteurs du code italien, qui traitent des assurances en général dans le titre XIV du premier livre, traitent à part dans un titre précédent (tit. IX, ch. II, sect. II) des associations d'assurances mutuelles. Ce deuxième chapitre du titre IX est intitulé « des associations » et se subdivise en deux sections. Sect. I. *Des associations en participation*. Sect. II. *De l'association d'assurance*

est un contrat accessoire et, en outre, un contrat de bienfaisance (cf. Pont, t. IX, n. 15). D'autre part, il est évident que les articles 2011, 2021, 2025, 2026, 2033 du code civil ne s'appliquent pas au contrat d'assurance.

(1) Rec. d'Anv. 1883. 1. 275. D'après ce jugement, l'armateur d'un navire qui, en secourant un autre navire en détresse, a subi des avaries, a le droit d'en réclamer l'importance à ses assureurs sans que ceux-ci puissent prétendre qu'il doit d'abord exercer son recours contre le navire assisté, leur obligation n'etant pas accessoire ni assimilable au cautionnement, mais principale et directe. — (2) Le titre X du livre I du code belge. — (3) Cette distinction n'est pas reproduite dans le code-hongrois de 1875 (art. 258 § 4). — (4) Le titre V du livre IV.

mutuelle. L'association d'assurance mutuelle, dit l'article 239 du code italien, a pour but de partager entre les associés les dommages causés par les risques qui sont l'objet de l'association.

On classe encore les assurances selon le but que l'assuré se propose, c'est-à-dire d'après la distinction même des risques contre lesquels il cherche à se prémunir. Dès lors les classifications peuvent varier à l'infini, car « l'assurance peut avoir pour objet tout intérêt appréciable à prix d'argent et sujet à un risque, si la loi ne l'a pas exclu » (1). Les codes du Chili (art. 513), du Salvador (art. 442), de Guatemala (art. 402), du Honduras (art. 511) essaient de tout embrasser dans une division très simple : « Los seguros son terrestres o maritimos ». Mais on ne sait où mettre, dans cette classification élémentaire, les risques des transports sur les canaux, les rivières ou les fleuves. L'assurance peut avoir entre autres choses pour objet, lit-on dans les codes hollandais (art. 247) et portugais (art. 1673), les risques de l'incendie, les risques des récoltes, la durée de la vie d'un ou de plusieurs individus, les risques de la mer et de l'esclavage, les risques de transport par terre et par rivières et par eaux intérieures (2). L'article 2479 du code civil du Bas-Canada est ainsi conçu : « L'assurance se divise, relativement à son objet et à la nature des risques, en trois espèces principales : 1. l'assurance maritime ; 2. l'assurance contre le feu ; 3. l'assurance sur la vie ». Il est traité séparément dans le code belge des assurances contre l'incendie (l. I, tit. XI, chap. I), des assurances de récoltes (ch. II), les assurances sur la vie (ch. III) et des assurances maritimes (liv. II, tit. VII). Le code italien parle, sous des rubriques distinctes, de l'assurance contre les dangers de la navigation (liv. II. tit. VI). M. Albert Chaufton, dans ses *Etudes théoriques et pratiques sur les assurances*, passe successivement en revue : 1° l'assurance sur la vie ; 2° l'assurance contre les accidents ; 3° l'assurance contre l'incendie ; 4° l'assurance contre les risques des transports ; 5° les assurances agricoles. Cette division nous paraît être la plus complète et la mieux appropriée aux besoins généraux ou spéciaux de nos contemporains. On conçoit d'ailleurs que chacun de ces chapitres peut se subdiviser à l'infini : par exemple, des assurances agricoles spéciales peuvent être contractées en vue des inondations, de la gelée, de la grêle, du phylloxera, du doryphora, de la mortalité des bestiaux, etc.

L'assurance contre les risques des transports se subdivise natu-

(1) Art. 268. c. hollandais, reproduit par l'art. 635 § 1 des codes de Buenos-Avres et de l'Uruguay. — (2) Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 635) reproduisent cette enumération énonciative en supprimant les risques de l'esclavage.

rellement ainsi : assurance contre les risques des transports terrestres ; contre les risques de la navigation intérieure ; contre les risques de la navigation maritime.

Ecrivant un traité de droit commercial maritime, nous nous bornerons à étudier cette dernière espèce d'assurances.

1296. Il s'en faut que cette partie de la législation commerciale soit, dans tous les pays maritimes, conçue sur le même plan.

En Angleterre, il n'y a pas de législation des assurances, même des assurances maritimes (1). Ce système a ses partisans et ses adversaires. Quelques hommes d'état se sont convaincus que les pouvoirs publics devaient réagir contre les abus d'une liberté sans frein et c'est précisément dans cette tentative, on l'a vu (nº 1293), qu'échoua M. Chamberlain.

Il semblait, en 1804, que l'industrie des assurances, atteinte et presque détruite par la révolution, eût disparu du sol français. Aussi les rédacteurs du code civil n'y songèrent-ils pas. Ceux du code de commerce ne pensèrent qu'à l'assurance maritime. Cependant les autres branches de cette industrie reprirent bientôt leur essor et l'on s'aperçut que, dans un pays où tout se règlemente, elles n'étaient pas règlementées. Fallait-il s'en plaindre ou s'en féliciter ? On crut, sous la monarchie de Juillet, qu'il importait de combler cette lacune : un projet de loi fut présenté en 1834 au conseil d'état, un autre projet fut soumis en 1837 au conseil du commerce et des manufactures. Ni l'un ni l'autre n'aboutirent. Toutefois le titre V de la loi du 24 juillet 1867, composé de deux articles, traita des sociétés d'assurances en même temps que des tontines, et délégua des pouvoirs très étendus au gouvernement, qui en usa l'année suivante. Le décret du 22 janvier 1868, portant règlement d'administration publique pour la constitution des sociétés d'assurances, ne compte pas moins de quarante-trois articles.

Le code allemand, imitant en ce point le code français, ne s'est occupé que des assurances maritimes. Cependant le projet prussien contenait deux titres (art. 327 à 384) relatifs aux assurances en général, aux assurances contre l'incendie et contre les risques des transports. A la majorité de 13 voix contre 2, la commission de Nuremberg résolut de ne pas examiner ces dispositions. On avait sans doute allégué que le nouveau code, mentionnant les assurances parmi les actes de commerce, devait les règlementer indistinctement. Les clauses des polices, fut-il répondu, suffisent en général à trancher toutes les difficultés, et la règlementation de contrats aussi nouveaux, dont on ne connaît pas encore toutes les

(1) Toutefois l'*act* du 31 mai 1867, quoiqu'étant une loi fiscale, contient plusieurs dispositions d'ordre général concernant les assurances maritimes.

applications, pourrait arrêter l'industrie des assurances dans son libre développement (1).

Les rédacteurs du code maritime suédois (art. 186 à 274) se sont inspirés du code allemand.

La matière des assurances maritimes n'a pas été réglée par le code maritime norwégien de 1860. En 1871, sur l'initiative de la *Veritas* norwégienne, on rédigea l'*Almindelig norsk Soforsikrings-plan* (police générale norwégienne), dont les dispositions, le plus souvent empruntées au droit germanique, ont été adoptées par la plupart des compagnies norwégiennes.

Le livre I du code de commerce néerlandais (2) contient un titre IX, intitulé « Des assurances en général » et un titre X, placé sous cette rubrique : « De l'assurance contre les risques de l'incendie, contre ceux auxquels les produits de l'agriculture sont sujets, et de l'assurance sur la vie » : le livre II (3) contient à son tour un titre IX, intitulé « Des assurances contre les risques de mer et d'esclavage », divisé lui-même en six sections et suivi d'un autre titre où il est traité « des assurances contre les risques de transport par terre, sur les rivières et autres eaux intérieures ». Pour étudier ce code et ceux qui lui ressemblent, il faut combiner sans cesse la partie générale avec la partie spéciale aux assurances maritimes.

Au contraire le code portugais ne traite des assurances que dans le livre unique de la deuxième partie, intitulé *Du commerce maritime*. Néanmoins le titre XIV de ce livre, qui est lui-même intitulé *Dos seguros*, ne parle pas *exclusivement* des assurances maritimes. Outre que l'article 1673 énumère les diverses sortes d'assurances terrestres, elles sont règlementées ça et là, dans le même titre, par des dispositions isolées. Cette conception législative est singulièrement imparfaite.

Le code brésilien ne s'occupe que des assurances maritimes (art. 666 à 730, art. 753 à 760).

Mais les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay commencent par traiter dans le livre II (4), titre IX (5), des assurances en général (ch. I) et des assurances contre l'incendie (ch. II, sect. I), des assurances agricoles (ib. sect. II), des assurances sur la vie (ib. sect. III). Après quoi, le titre IV du livre III traite, en cinq chapitres, des assurances maritimes, le titre X du même livre traite de l'assurance contre les risques du transport par terre ou par les rivières ou par les eaux intérieures.

(1) V. l'introd. de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz, p. XLIX et LI. — (2) Intitulé « Du commerce en général ». — (3) Intitulé « Des droits et obligations qui resultent de la navigation ». — (4) Intitulé *De los contratos de comercio*. — (5) Intitulé « Des assurances ».

Le code mexicain de 1854, le code de Costa-Rica, le code péruvien traitent, chacun dans un titre spécial du livre II (1), des assurances contre les risques des transports terrestres (*de los seguros de conducciones terrestres*) ; puis dans le livre III, placé sous la rubrique *du commerce maritime*, des assurances maritimes (code mex. l. III, sect. IV ; cod. Cost. Ric. l. III, sect. III, § 1 à 5 ; c. pér. l. III, sect. III, § 1 à 5.

Les codes du Chili, du Honduras, de Guatemala, du Salvador, s'occupent, dans un titre spécial (2) du livre II (3) « de l'assurance en général et des assurances terrestres en particulier ». Ce titre se subdivise lui-même en plusieurs chapitres, intitulés : I. *Définitions*. II. *Dispositions communes aux assurances terrestres et aux assurances maritimes*. III. *Dispositions spéciales aux assurances terrestres*. IV. *Des assurances sur la vie*. V. *Des assurances contre l'incendie*. VI. *Des assurances contre les risques auxquels sont exposés les produits agricoles*. VII. *Des assurances contre les risques des transports terrestres*. Après quoi, le législateur s'occupe à part de l'assurance maritime dans le titre VII du livre III, subdivisé lui-même en quatre sections.

Le titre V du livre quatrième (4) du code civil du Bas-Canada est intitulé « Des assurances » et se divise en quatre chapitres, dont le premier est intitulé « Dispositions générales », le second, « De l'assurance maritime ». le troisième « De l'assurance contre le feu », le quatrième « De l'assurance sur la vie ».

Dans la plupart des états de l'Union américaine l'assurance maritime a échappé jusqu'à présent aux tentatives de codification. Toutefois le projet de code civil présenté à la législature de l'état de New-York en 1865 et non encore adopté à New-York est devenu loi dans le territoire de Dacota (1864) et dans l'état de Californie (1872). Le titre XI de ce code (5), résume en formules nettes, concises, les principes du *common law*, qui régissent l'assurance dans la plus grande partie de l'Amérique septentrionale. Les statuts de la Géorgie, du Maine, du New-Hampsire, du Nevada, contiennent encore quelques textes épars sur le droit privé de l'assurance (6).

(1) Placé, dans le code mexicain, sous la rubrique *del comercio terrestre*, dans les codes de Costa-Rica et du Perou sous la rubrique *De los contratos del comercio en general, sus formas y efectos*. — (2) Tit. VIII code chil. et code hondur., titre IX code guatem. et code salvad. — (3) Placé sous la rubrique *De los contratos i obligaciones mercantiles en jeneral*. — (4) Placé sous la rubrique *Lois commerciales*. — (5) M. Albert Chaufton en a donné la traduction en 1886 dans son tome II, p. 262 et suiv. — (6) « Le code de la Louisiane mérite une mention particulière : rédige en 1806-1808, révisé en 1824, complété en 1870, il présente une combinaison intéressante des principes du code français et du *common law* » (Chaufton, II, nº 569).

On sait que les titres X et XI du livre I du code belge datent de la loi du 11 juin 1874. Le premier, qui traite des assurances en général, contient une disposition ainsi conçue : « Les dispositions du présent titre auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux, sont applicables aux assurances maritimes, ainsi qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux » ; le second règle en trois chapitres trois espèces d'assurances terrestres (v. ci-dessus, n° 1295). Les principes spéciaux au contrat d'assurance maritime sont exposés dans le titre VII du livre II, qui se divise lui-même en trois sections.

Les rédacteurs du code italien, quoiqu'assez enclins à subir l'impulsion de l'Allemagne, se sont écartés en ce point du code allemand. Le titre XIV du premier livre (1), intitulé « du contrat d'assurance », contient successivement un chapitre de « dispositions générales », un chapitre sur « l'assurance contre les dommages », dont la section I renferme un nouvel exposé de principes généraux, un chapitre « des assurances sur la vie ». Les assurances maritimes font l'objet du titre VI du livre II.

Le code espagnol de 1885 traite d'abord, au titre VIII du livre II, « de los contratos de seguro », s'occupant successivement du contrat d'assurance en général (sect. I), de l'assurance contre les incendies (sect. II), de l'assurance sur la vie (sect. III), de l'assurance contre les risques de transport par terre (sect. IV), enfin des autres espèces d'assurances (sect. V) (2). Le titre III du livre III est intitulé « *de los contratos especiales del comercio maritimo* » et se subdivise en trois sections, dont la troisième est placée sous la rubrique *de los seguros maritimos*, et se subdivise elle-même en cinq parties.

1297. Il était impossible que, dans un siècle où l'assurance a pris sous toutes ses formes des développements si prodigieux, l'assurance maritime ne fût pas entraînée dans le mouvement général.

Autrefois, en France, c'était généralement un marin enrichi qui prenait le métier d'assureur. Parfois l'assureur groupait autour de lui quelques banquiers, quelques négociants qui devenaient ses associés et constituaient ainsi une réunion. Cette organisation rudimentaire a vécu jusqu'à nos jours (3), faisant concurrence aux

(1) Place sous la rubrique « du commerce en général. » — (2) Cette section contient un seul article. — (3) Il y a une trentaine d'années, il y avait encore à Bordeaux des assureurs particuliers, et ceux de Marseille, vers la même epoque, tenaient le haut du pavé, preferés souvent par le commerce aux agences fondees par les compagnies parisiennes et même à certaines compagnies locales. Plusieurs de nos compagnies ont eu pour origine ces associations d'assu-

compagnies anonymes, mais s'affaiblissant peu à peu (1). L'industrie des assurances, entraînée par le moteur puissant de l'association, a fait des progrès constants depuis 1818, époque à laquelle la compagnie d'assurances générales est fondée, jusqu'en 1870. Les sociétés d'assurances maritimes se multipliaient, surtout à Paris. De 1870 à 1874, elles perdirent environ six millions sur leur capital versé, et s'entendirent pour relever les tarifs. Mais l'accord ne dura pas, et les pertes devinrent encore plus sérieuses. La concurrence effrénée, amenant l'abaissement exagéré des primes (2) et l'importation des affaires véreuses, fit disparaître, dans les vingt dernières années, quarante de ces compagnies. Il en subsiste encore une quarantaine, à vrai dire. La plupart d'entre elles paraissaient n'avoir qu'une existence précaire (3), lorsque les heureux résultats des années 1884 et 1885 sont venus ranimer bien des espérances éteintes.

Jusqu'en 1859, l'industrie des assurances maritimes se développa régulièrement en Angleterre. Mais, de 1859 à 1872, trente-une compagnies s'établirent, et, sur ces sociétés nouvelles, dix-huit

reurs dont nous venons de parler. Tels étaient la *chambre d'assurances* et le *cercle commercial* qui, avant d'exister comme sociétes anonymes, avaient d'abord fonctionné comme groupes d'assureurs, déléguant aux plus compétents d'entre eux le droit de les engager en souscrivant des risques maritimes. Telle était *la Réunion*, qui fonctionne encore comme société anonyme. » (*Monit. des assur.* 1885, p. 12).

(1) « Aujourd'hui, il ne reste plus en France qu'un assureur particulier patenté pour l'exercice de cette industrie. C'est à Rouen que se trouve ce dernier vestige » (même article). — (2) Le taux moyen, qui était de 1.50 0/0 en 1874, n'etait plus que de 1.20 0/0 en 1879. D'après le tableau publié par les neuf compagnies du Havre, pour le premier semestre de 1885, le taux moyen de la prime s'est abaisse, sur cette place, jusqu'a 1.091 ! Cependant, depuis 1884, la plupart des compagnies françaises ont élevé les primes des risques médiocres.

Tout en mettant à profit ces données de la statistique, nous ne voudrions pas que le lecteur se méprît sur le sens des mots « prime moyenne ». La prime varie suivant que les navires sont à voiles ou à vapeur, suivant la nature des marchandises, suivant les traversees et les saisons, etc. Les compagnies peuvent calculer à la fin du semestre ou de l'année qu'elles ont perçu tant pour cent en primes sur corps, tant pour cent en primes sur facultés. Mais il faut songer, quand on en vient à etablir des moyennes entre diverses compagnies, que les bases du calcul sont, pour les unes et les autres, tout à fait differentes : celle-ci assure plus particulièrement les risqnes de l'Inde, celle-là ceux d'Amérique et la prime d'Amérique est plus élevée que celle de l'Inde, etc., etc. — (3) Dans le tableau des compagnies d'assurances (de toutes branches) en liquidation ou en faillite publié par M. Thomereau le 15 juin 1886, on voit encore figurer quatorze compagnies d'assurances maritimes.

sombrèrent. En outre, de 1868 à 1878, le chiffre des primes encaissées par les compagnies ne cessa guère de s'abaisser (1). Toutefois, sur les quinze compagnies obligées de publier leurs comptes, il n'y en avait que quatre en perte pour 1878, une pour 1879, et les excédants de récettes étaient, pour la dernière année, de 424.362 livres. Ces compagnies, au nombre de seize, réalisaient un bénéfice de 7.727.050 fr. en 1883, de 4.498.550 fr. en 1884. En 1884, elles encaissaient ensemble, pour primes, plus de 60 millions, pendant que nos quinze compagnies parisiennes n'encaissaient pas plus de dix-huit millions et demi. Il ne faut pas oublier que, dans ce pays, les assureurs particuliers font encore une concurrence aux compagnies.

Aux Etats-Unis, dans les quinze ou vingt premières années qui suivirent la paix de 1783, les assurances maritimes étaient aux mains d'assureurs particuliers. Mais dès 1828, au témoignage de Kent, de puissantes compagnies s'en étaient emparées. La destinée de cette industrie ne fut aussi troublée dans aucun autre pays du monde. Sous un régime de licence effrénée, les sociétés d'assurances étaient jouées par les assurés, qui ne reculaient devant aucune fraude et s'enrichissaient par d'innombrables sinistres, organisés sur une grande échelle. Cependant, à plusieurs reprises et notamment en 1839, en 1844, en 1855, les assureurs s'entendirent pour la rédaction des tarifs et des polices, pour la surveillance des navires et des chargements. Le succès couronna quelquefois leurs efforts. Mais nous ne pouvons que nous demander aujourd'hui comment, eu égard aux données de la statistique, les compagnies d'assurances maritimes à primes fixes subsistent dans le Nouveau-Monde. D'après le rapport du surintendant des assurances de l'état de New-York, publié en 1881, le taux moyen de la prime, à New-York, était de 0,98 0/0.

Si nos lecteurs veulent se reporter aux tableaux publiés par M. Chaufton (2), ils se convaincront que l'industrie des assurances maritimes était tout récemment encore, en Allemagne, dans une situation peu florissante. En 1879, sur les quinze compagnies de Hambourg, treize étaient en perte, et la perte totale s'élevait à 1.821.728 marcks. Le taux moyen des primes s'était abaissé à 1.10 0/0. Cependant 76 compagnies allemandes pratiquent l'assurance maritime, soit exclusivement, soit en la combinant avec d'autres branches.

1298. Qu'est ce, au juste, que l'assurance maritime? Emérigon la définit ainsi : « L'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer, moyennant

(1) V. le tableau publié par M. Chaufton I, nº 281. — (2) I, n. 287.

un prix convenu entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport. et l'assureur qui prend le péril sur soi et se charge de l'èvènement » (1).

Le jurisconsulte anglais Arnould s'exprime en termes un peu plus larges : « *Marine insurance is a contract whereby one party, for a stipulated sum, undertakes to indemnify the other against loss arising from certain perils or sea-risks, to which his ship, merchandise or other interest may be exposed during a certain voyage or a certain period of time* » (2).

On lit dans les codes maritimes de la Turquie (art. 175) et de l'Egypte (art. 173) : « L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur garantit à l'assuré, moyennant une prime convenue, le paiement intégral jusqu'à une somme fixée des pertes et dommages qu'il pourrait essuyer par fortune de mer sur des choses exposées aux dangers de la navigation » (3)

(1) Le Guidon de la mer avait dit : « spécialement par la mer, » embrassant ainsi dans sa définition diverses assurances contre les risques des transports. — (2) Mot à mot : « l'assurance maritime est un contrat par lequel une partie, pour une somme convenue, entreprend d'indemniser l'autre de la perte provenant de certains périls ou risques de mer auxquels son navire, sa marchandise ou un autre intérêt peuvent être exposés pendant un certain voyage ou une certaine periode de temps. » — (3) Si un assez grand nombre de codes ont defini l'assurance, peu de codes ont défini l'assurance maritime proprement dite. V. cependant la longue définition du code brésilien (art. 666).

Une réunion de savants distingues, qui s'intitule *Institut de droit international*, a nommé une commission chargée d'etudier les questions d'unification du droit maritime. M. Sacerdoti, professeur à Padoue, rapporteur de la sous-commission des *assurances maritimes*, a dressé un important questionnaire (publié en 1883 par la *Revue de drout international*). La deuxième question est ainsi conçue : « Convient-il d'omettre la définition du contrat d'assurance maritime, attendu que les determinations nécessaires pourront trouver leur place en vue de la pratique dans le projet et que, plusieurs Etats réglant l'assurance en général, il pourrait se produire une contradiction entre la définition générale donnée par les lois de certains Etats et la definition particulière du projet ? » A notre avis, il vaut mieux ne pas définir législativement le contrat d'assurance maritime.

La loi fiscale anglaise du 31 mai 1867 définit, mais au point de vue fiscal, l'assurance maritime : « *In this Act* the expression *sea insurance* means any insurance (including re-assurance) made upon any ship or vessel or upon the machinery, tackle or furniture of any ship or vessel or upon any goods, merchandise or property, of any description whatever, on board of any ship or vessel, or upon the freight of or any other interest which may be lawfally insured in or relating to any ship or vessel » (art. 4). Le législateur cherche uniquement à comprendre dans les prévisions de l'*act* tout ce qui peut faire l'objet de l'assurance maritime.

On lit dans le projet de code civil prépare pour l'Etat de New-York et qui

Lemonnier a dit (1) : « L'assurance maritime est un contrat dans lequel celle des parties qui joue le rôle d'assureur s'engage à supporter moyennant un prix convenu les dommages et les pertes qui peuvent résulter des risques maritimes fortuits auxquels sont ou seront exposées les choses de l'assuré. Le prix du risque se nomme prime ».

La deuxième partie de cette définition (2) semble exclure le contrat d'assurance mutuelle. En effet, le même auteur écrivait (3) : « C'est la certitude d'un dédommagement complet et immédiat que le commerce a toujours demandée au contrat d'assurance ; aussi n'existe-t il à notre connaissance aucune compagnie d'assurance maritime établie sous le mode de la mutualité ». M. Em. Cauvet a dit, de son côté (4) : « Il est à remarquer qu'aucune compagnie d'assurances mutuelles (maritimes) n'a pu se maintenir », et il attribue cet échec de la mutualité : 1° à la multiplicité des frais généraux ; 2° à la complaisance avec laquelle les fondateurs admirent dans les associations des navires vieux, évalués presque comme neufs, en vue de grossir le nombre des adhérents et le capital contribuable ; 3° à l'extrême mobilité de la contribution, très lourde dans les mauvaises années au grand désespoir des assurés ; 4° à la décadence du petit cabotage (5). La compagnie fondée en 1849 et qui réunit, à son origine, des valeurs variant entre 23 et 28 millions, dut liquider en 1852 après avoir imposé à ses adhérents des cotisations dont l'importance atteignit 11 0/0 par an.

MM. Lemonnier et Em. Cauvet n'ont fixé leurs regards que sur la France. Il est incontestable que les compagnies d'assurances mutuelles maritimes ont échoué dans notre pays. Mais il n'en est pas de même chez tous les peuples maritimes. En Allemagne, sur 76 compagnies qui pratiquent l'assurance maritime, il y a quinze mutuelles (6). Aux Etats-Unis, la mutualité prend tout-à-fait sa revanche. Dans l'Etat de New-York, sur six sociétés qui s'occu-

fait loi à Dacota et en Californie : « L'assurance maritime est l'assurance contre les risques inséparables de la navigation auxquels le navire, la cargaison, le fret, les profits et tous autres intérêts assurables dans la propriété mobilière peuvent être exposés pendant un certain voyage ou une periode déterminée » (art. 1446).

(1) Commentaire sur les principales polices d'assurance maritime usitées en France, p. 5. — (2) Comme la definition des codes égyptien et turc. — (3) Même ouvrage, préface, p. LXXX. — (4) Traité des assur. marit., n. 4. — (5) « Les navires armés pour le petit cabotage formaient l'aliment principal d'un certain nombre de compagnies d'assurances mutuelles.Or, depuis que les chemins de feront établi des communications plus sûres entre nos ports, le petit cabotage ne fait que décroître ». — (6) Dont onze s'occupent exclusivement d'assurances maritimes.

pent exclusivement de l'assurance maritime, il y a cinq mutuelles. L'*Atlantic mutual*, fondé en 1842, est une compagnie de premier ordre, dont les recettes se sont élevées, en 1880, à 4.143.253 dollars, tandis que les dépenses étaient seulement de 2.911.756 dollars. Nous parlerons plus loin (1) des sociétés d'assurances mutuelles maritimes hollandaises (2).

Néanmoins l'assurance à primes nous paraît, comme à tous les jurisconsultes français, devoir être regardée comme le type de l'assurance maritime. Elle fera l'objet direct et principal de notre étude. Quand nous voudrons parler de l'assurance maritime mutuelle, nous préviendrons expressément le lecteur.

Signalons, pour ne rien omettre, l'article 604 du code italien, ainsi conçu : « Aux assurances contre les risques de la navigation s'appliquent les règles établies dans le titre XIV du livre I, qui ne sont pas incompatibles avec les assurances maritimes, et qui ne sont pas modifiées par les dispositions suivantes. *Les associations d'assurance maritime mutuelle sont en outre soumises aux dispositions du titre X du même livre* ».

1299. On se tromperait, si l'on se figurait que les définitions ont tout défini. Les jurisconsultes, en s'accordant sur les définitions mêmes, ne s'entendent pas sur la portée des mots « assurances maritimes. »

Quelques-uns prennent ces expressions dans un sens très étroit. Il n'y aurait d'assurance maritime que si la chose assurée était matériellement soumise aux risques de la navigation, c'est-à-dire si l'*existence* même de cette chose pouvait être directement compromise par une fortune de mer. Dans ce système, par exemple, une créance purement chirographaire, née d'un prêt ordinaire fait pour les besoins du navire ne peut pas être garantie par une assurance « maritime », même quand cette assurance serait faite en prévision d'un risque maritime, faute de lien entre la créance et le navire qui les soumette ensemble et nécessairement à des risques de mer communs (3). M. de Courcy a dirigé contre ce système, adopté par la jurisprudence française, une de ses plus brillantes philippiques (4).

(1) n. 1346, notes. — (2) *La société générale de Groningue, la société provinciale de Groningue, le grand compacte de Pekela* (le mot *compacte* est l'ancien terme générique par lequel on désignait ces societés maritimes), *la bonne foi* à Sappemeer, *la prévoyance* à Groningue, Hoogezand et Sappemeer, l'*Union* à Wildervank et Veendam. *La societe néerlandaise d'assurances mutuelles* a eté constituee pour la navigation fluviale à l'interieur, en Belgique et sur le Rhin, jusqu'à Cologne. — (3) *Sic* civ. cass. 3 janvier 1876, S. 1876, 1, 105 ; Paris, 22 janvier 1877, S. 1878, 2, 281 ; Bordeaux, 6 juin 1882, D. 83, 2, 193 et, sur pourvoi, Req. 15 janvier 1884. D. 84, 1, 289. — (4) Quest. I, p. 269 s.

Après beaucoup de réflexions, c'est à M. de Courcy que nous donnons raison. La thèse de la jurisprudence,déjà peu conforme à l'esprit de l'ancien code, est en opposition manifeste avec la loi du 12 août 1885, qui l'a réformé. C'est une proposition que nous développerons plus loin (v. nº 1338 *bis*). Mais il importait de prévenir le lecteur, que dans la locution « assurances maritimes », composée d'un substantif et d'un adjectif, nous donnons une grande portée à l'adjectif (1).

La jurisprudence française, après avoir pris parti dans cette question délicate et qui pouvait être à coup sûr diversement résolue, s'est tout à fait méprise dans la solution d'une seconde question, fort peu délicate et qui ne comporte pas un long examen. De ce qu'une chose ne serait pas sujette à des risques de mer et ne pourrait pas, nous le supposons, faire l'objet d'une assurance maritime. faut il déduire la nullité même de l'assurance? En aucune façon, car il y a beaucoup d'autres sortes d'assurances. Pour qu'il y ait une assurance valable,il suffit qu'il y ait un risque sérieux. Il serait puéril de s'arrêter à une fausse qualification et de soutenir que, les parties ayant voulu faire une assurance maritime, comme l'assurance n'est pas maritime, elles n'ont rien fait du tout. Ce serait appliquer étrangement les articles 1156 et 1157 du code civil, car, au demeurant, les parties tiennent fort peu à l'adjectif et beaucoup au substantif. D'ailleurs les compagnies d'assurances maritimes couvrent souvent, au moins pour partie, des risques de terre et, dès l'instant où elles ne sont pas soumises au régime de l'autorisation préalable, rien ne les empêche de faire des assurances purement terrestres. Enfin la liberté des conventions, en matière d'assurances, n'est limitée que par les exigences de l'ordre public. Donc une assurance d'ailleurs valable en elle-même ne saurait être annulée en tant qu'assurance, par cela seul qu'elle serait annulable en tant qu'assurance maritime.

C'est dans cet esprit que nous paraissent conçus l'article 438 du nouveau code espagnol (2), et la vingt-sixième résolution votée en 1885 par le congrès international d'Anvers.

1300. Le contrat d'assurance maritime est un contrat commercial.

La solution n'est pas douteuse en droit français, le code de 1807 réputant actes de commerce « toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer » (art. 633).

(1) Conf. la vingt-sixième résolution votée par le congres international d'Anvers (1885). — (2) « Podra ser asimismo objeto del contrato de seguro mercantil cualquiera otra clase de riesgos que provengan de casos fortuitos o accidentes naturales, y los pactos qne se consignen deberan cumplirse, siempre que sean licitos y esten conformes con las prescripciones de la seccion primera de este titulo » (art. unique de la sect. V. du tit. VIII du livre II).

En est-il ainsi même de l'assurance mutuelle maritime? On sait que les sociétés ordinaires d'assurances mutuelles sont regardées comme purement civiles parce qu'elles offrent aux associés non des chances de bénéfices, mais seulement l'avantage de voir diminuer leurs pertes éventuelles. Néanmoins le contrat d'assurance mutuelle maritime reste un contrat commercial, non que l'idée même de la mutualité s'y transforme, mais parce que la loi peut ce qu'elle veut et que l'article 633 a dit : « toutes assurances » (1). Le code italien est encore plus précis; on y lit: « La loi répute actes de commerce... les assurances *même mutuelles* contre les risques de la navigation » (art. 3 § 19). Il en serait autrement en droit hollandais (2), en droit allemand (3) et en droit espagnol (4). En droit canadien, toutes les assurances mutuelles sont des contrats purement civils, à l'exception des assurances mutuelles maritimes (5).

L'acte est-il commercial, en droit français, non seulement à l'égard de l'assureur, mais encore à l'égard de l'assuré? La question est débattue. MM. Dalloz la résolvent négativement, « un acte aussi dégagé de tout esprit de spéculation que l'assurance passive ne leur semblant, en aucun cas, pouvoir être réputé commercial » (6). Mais le texte de l'article 633 résiste à cette interprétation, la loi ne réputant pas le contrat d'assurance maritime commercial à raison de la qualité des obligés ou du but lucratif que l'un d'eux se propose, mais parce qu'elle entend imprimer le caractère commercial à toutes les conventions se rattachant à une *expédition maritime*. Celles-ci sont donc, à la condition de se rattacher à une expédition maritime (v. ci-dessous, n. 1331), commerciales en elles-même sans distinction entre les contractants, que l'un veuille faire un bénéfice, que l'autre se borne à vouloir conserver : l'assureur et l'assuré, comme le donneur à la grosse et le preneur, sont mis sur le même plan (7).

(1) *Sic* Req. 21 juillet 1856. D. 56, 1, 323. Cf. Lyon-Caen et Renault, II, n° 2060. — (2) V. ci-dessous n° 1346. — (3) Conf. ci-dessus n° 1298 et v. art. 27 § 3 cod. all. — (4) L'art. 380 du nouveau code espagnol est ainsi conçu : « Sera mercantil el contrato de seguro *si fuere comerciante el asegurador y el contrato a prima fija*, o sea cuando el asegurado satisfaga una cuota unica constante como precio o retribucion del seguro ». Cette disposition exclut les assurances mutuelles dans lesquelles tout le monde est à la fois assuré et assuré et personne ne cherche à réaliser un bénéfice (v. le code de 188 édit. par Gongora, p. 214). — (5) On lit dans le code civil du Bas-Canada « L'assurance maritime est *toujours* un contrat commercial ; toute autre assurance n'est pas, de sa nature, un contrat commercial, mais elle l'est dans tous les cas où elle est contractée pour une prime par des personnes qui en font un trafic, sauf l'exception contenue en l'article qui suit » (art. 2470) « L'assurance mutuelle n'est pas une opération commerciale » (art. 2471). — (6) v° Droit marit., n° 1434. — (7) Cresp. III, p. 325 et suiv.

Mais les mêmes jurisconsultes commettent une exagération manifeste lorsqu'ils réputent commerçants «les membres des sociétés d'assurances à primes fixes contre les risques de mer » (1). L'assureur fait sans doute un acte de commerce ; mais il faut, pour qu'il devienne commerçant, qu'il fasse des actes de commerce sa profession habituelle. S'il assure professionnellement contre les risques de la navigation, il est commerçant. De même le fait de souscrire des actions dans une société en commandite par actions ou dans une société anonyme est commercial, puisque cet actionnaire est un véritable associé, intéressé à ce titre dans les opérations de la société, participant à ses bénéfices et répondant de ses pertes sur le capital engagé. Mais l'actionnaire d'une société d'assurances à primes fixes n'est pas commerçant pour avoir souscrit ses actions ; il ne le devient qu'aux conditions déterminées par l'article premier du code de commerce (2).

Il faut donc, pour avoir la capacité de figurer dans un contrat d'assurance comme assureur ou comme assuré, être capable de faire un acte de commerce (3).

1301. La première fois que j'entendis à Marseille, où je venais d'être nommé substitut du procureur impérial, un armateur me dire, non sans quelque orgueil : « Je suis mon propre assureur », je ne compris pas bien la locution qu'il employait. Cependant cette locution n'appartenait pas seulement à la langue des affaires : les docteurs italiens avaient dit depuis longtemps : *ipsius assecurator* ou *proprius assecurator*. Cela signifie sans doute que l'armateur n'est pas. à proprement parler, assuré, mais aussi qu'il dédouble, par une fiction de comptabilité, ses opérations. Il se tient à lui-même un compte d'assurance, et y porte annuellement le montant des sommes qu'il met en réserve pour parer aux sinistres de l'année. Il peut beaucoup gagner à ce procédé, si Neptune est clément ; il peut s'y ruiner s'il a contre lui les dieux et les flots. Le jour où il serait démontré que les grandes compagnies d'armement ont un avantage à s'indemniser elles-mêmes de leurs pertes sur

(1) v° Commerçant, n° 70.— (2) Conf. civ. rej. 13 août 1856. D. 56, 1, 343. *Sic* Lyon-Caen et Renault, I, n° 352 ; Laurin, *Cours élémentaire*, n°s 360 et 361. — (3) *Sic* Cresp. III, p. 327 ; Lyon-Caen et Renault, II, n° 2060. Cresp allait jusqu'à enseigner que certaines personnes, comme les ecclésiastiques *en droit canon*, les magistrats et les avocats en droit civil ne pourraient pas faire assurer leurs biens contre les risques de la navigation sans s'exposer à des peines disciplinaires. Les règlements particuliers à telle ou telle profession, lui a répondu sagement M. Laurin, défendent de faire le commerce et non pas des actes de commerce. Donc ecclésiastiques, magistrats, avocats, etc., nonobstant le caractère commercial de leur engagement, pourront très licitement se faire assurer.

un fonds spécial de réserve, l'assurance maritime aurait reçu le coup mortel. Ce jour n'est pas encore arrivé.

Certaines polices d'assurances imposent à l'assuré l'obligation de rester « son propre assureur » pour une somme déterminée: l'assureur proprement dit trouve dans cette convention spéciale la garantie d'une navigation prudente et partant moins de chances de sinistre (1).

1302. Nous ne pouvons terminer ce premier chapitre sans dire un mot des *polices*.

Le mot « police » ne dérive pas, à coup sûr, du mot *pollicitatio*, comme l'a pensé Cleirac. Vient-il de *polyptechum*, ainsi que l'enseigne Littré ? Nous laissons à de plus érudits le soin de résoudre cette grave question. Dans la langue de l'ancien droit maritime, ce mot prenait quelquefois un sens général, et désignait l'écrit constatant un contrat maritime. L'ordonnance de 1681 disait indistinctement « connaissement » ou « police de chargement », et le code italien dit encore: « *polizza di carico* ». Dans la langue du droit français contemporain, la police est l'écrit qui constate le contrat d'assurance. *Policy*, dit la loi anglaise du 31 mai 1867 (art. 4 *in fine*), *means any instrument whereby a contract or agreement for any sea insurance is made or entered into.*

Nous avons, dans notre *traite des avaries*, sans méconnaître que nous manquions aux lois de la méthode, mais pour ne pas dérouter nos lecteurs en bouleversant le plan défectueux du législateur français, commenté deux articles qu'il aurait fallu placer dans le titre « des assurances » (v. notre t. IV, nos 1042 à 1047). On a pu voir que nous avions dû faire immédiatement marcher de front l'analyse des textes législatifs et l'examen des polices les plus répandues. Il en sera souvent ainsi dans notre *traité des assurances*.

A côté des dispositions impératives ou prohibitives, les codes de commerce contiennent un grand nombre de dispositions interprétatives qui peuvent être complétées ou modifiées par les usages locaux. On a fait chez nous, en 1873, un pas vers l'unification des polices maritimes (v. notre t. IV, p. 388, note 2), et nous pouvons ajouter qu'une police unique d'assurance sur corps de navires à vapeur est appliquée par toute la France. Mais il existe, dans tous les pays maritimes, des polices locales distinctes. En outre, on assure souvent, en France même, aux conditions des polices de Londres, d'Anvers, d'Amsterdam, de Hambourg, etc. Les études de législation comparée prennent, en cette matière, une importance spéciale. En Danemark, on applique moins le code de Chré-

(1) Cf. trib. co. Seine, 17 décembre 1885. Rev. de dr. commerc. ind. et mar. 1886, 2, 108.

tien V que les statuts de la compagnie royale d'assurances mari times, arrêtés le 2 avril 1850 par la charte de cette compagnie (1). En Norwège, on applique presque exclusivement une police norwégienne qui contient quatre chapitres divisés en 84 articles, publiée à Christiania en octobre 1871, sous ce titre : *Almindelig Norske Soforsikringsplan udgivet af Repræsentant Skabet for det Norsk Veritas* et qui reproduit la police de Hambourg dans presque toutes ses dispositions (2), etc., etc.

(1) Cette charte, à laquelle se conforment les autres compagnies d'assurances, constitue une sorte de droit coutumier commercial (Renseignements donnés par le docteur Hindemburg, avocat à Copenhague, à la *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, avril 1873, p. 479 et suiv.). Cf. A. Chaufton, II, nº 548. — (2) Renseignements donnes par M. Aubert, professeur à Christiania. V. Chaufton, II, nº 549.

CHAPITRE II.

FORMES DU CONTRAT.

1303. Le professeur Sacerdoti pose, dans son questionnaire (v. ci dessus, n° 1298), la question suivante : « Doit-on imposer l'écriture comme essentielle et, dans ce cas, doit-on indiquer aussi les énonciations à faire dans la police d'assurance (codes *français*, italien, espagnol) ? Ou l'écriture doit-elle être exigée seulement pour la preuve du contrat (loi belge)? Ou doit-on simplement astreindre l'assureur à remettre la police avec sa souscription sur la demande de l'assuré (code allemand) ? »

Nous n'apercevons aucun motif de ranger soit le contrat d'assurance en général, soit le contrat d'assurance maritime en particulier dans cette catégorie exceptionnelle de conventions, dont la validité est subordonnée à l'existence d'un écrit.

Nous ajoutons que M. Sacerdoti se trompe en croyant que le code français « impose l'écriture comme *essentielle* ».

Telle paraît avoir été l'opinion des praticiens que rédigèrent *le Guidon* (1), et l'ancien jurisconsulte allemand Kuricke (2) s'exprimait en ces termes : *Requiritur ad existentiam instrumentum assecurationis.* Cependant, dès qu'il s'agit de commenter, dans l'ordon-

(1) « Asseurances se font et se dressent par contract porté par escrit, appellé vulgairement *police d'asseurance.* On en faisoit anciennement sans escrit, qui estoient dites en confiance, parce que celuy qui stipuloit l'asseurance ne faisoit ses pactions en escrit, mais se confioit en la bonne foy et la prud'hommie de son asseureur, supposant qu'il les escrivoit sur son livre de raison. Les premieres, portées par escrit, sont celles qui ont cours...; les dernières sont prohibées en toutes places, tant pour les abus et differens qui en surviennent, comme aussi estant acte public pour lequel la communauté des marchands, sous le bon plaisir du Roy, nomme et establit un greffier : il n'est licite aux particuliers les passer entr'eux, non plus que les autres contracts, pour lesquels notaires et tabellions sont instituez, le tout à peine de nullite » (ch. I, art. 2). — (2) *Diatr. de assecur.*, p. 833.

nance de 1681, l'article 2, tit. VI, liv. III, portant que « le contrat serait rédigé par écrit », les jurisconsultes se divisèrent. Cette dernière disposition est absolue, écrivit Emérigon (1) ; elle établit un point de forme qui est de rigueur. Au contraire, Valin (2) et Pothier (3) enseignèrent que l'écriture était seulement requise pour la preuve du contrat. Le code de 1807 dit à son tour (art 332 § 1) : « Le contrat d'assurance est rédigé par écrit ». C'est à peine si la controverse a recommencé. Dageville (4) a, sans doute, embrassé l'avis d'Emérigon et le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 2 décembre 1836 que le serment décisoire ne pouvait pas être admis comme mode de preuve de l'assurance maritime (5). Mais cette opinion fut promptement abandonnée, et devait l'être. Il était impossible de soutenir que les mêmes mots, employés dans l'art. 273 et dans l'art. 332, n'avaient pas le même sens, et l'on ne pouvait pas sérieusement prétendre que, pour le contrat d'affrètement, l'écriture fût requise *ad solennitatem*. Ainsi raisonnent aujourd'hui tous les auteurs français.

Donc le contrat d'assurance maritime pourrait être prouvé par l'aveu ou par le serment (cf. req. 30 mai 1881) (6).

La preuve testimoniale et les présomptions de l'homme sont-elles, ainsi que l'a jugé le tribunal de la Seine le 29 avril 1885 (7), admissibles quand il s'agit d'une somme n'excédant pas cent cinquante francs? Non, à notre avis. La preuve testimoniale est indéfiniment admise en matière commerciale: quand cette même loi du commerce a cru devoir exiger, par exception, pour certains contrats, une preuve écrite, elle a par cela même, pour ces contrats, entièrement prohibé la preuve testimoniale. C'est ce que Pothier a très bien expliqué au nº 97 de son traité du contrat d'assurance. M. Ruben de Couder paraît croire (8) que la cour de cassation a, le 29 mars 1859, condamné l'opinion de Pothier. Mais elle l'a, au contraire, expressément confirmée (9).

L'art. 332 parle seulement d'un écrit et non, comme l'article 195, d'un acte écrit. Nous croyons donc, avec la cour de Rennes (10), que le contrat, en l'absence d'un acte écrit, peut être prouvé par toutes sortes de documents écrits (cf. notre t. III, p. 426) (11).

(1) Ch. II, sect. I. — (2) Sur l'art. 2 h. t. — (3) n. 99. — (4) III, p. 16. — (5) Rec. de M., 1836, I, 129. — (6) D. 82. 1, 163. — (7) Rev. de dr. comm , industr. et marit., 1885, p 238. — (8) vº Assur. marit., nº 192. — (9) Il suffit, pour s'en convaincre de lire attentivement les motifs de l'arrêt. D. 59, 1, 149. *Junge* civ. cass. 22 avril 1860. Bonneville de M. Rép. I. p. 40 *Sic* J. V. Cauvet I, nº 281 ; Cresp-Laurin III, p. 223 s. ; Lyon-Caen et Renault, nº 2098.— (10) 15 décembre 1832, D. vº Droit marit., nº 1460. — (11) « Qu'au surplus l'art. 332 ne prescrit pas que cette preuve soit faite par tel genre d'ecrits plutôt que par tel autre ; qu'il ne prohibe donc pas la preuve ecrite qui peut se faire, suivant l'art. 12, par les livres de commerce... »,

Nous admettrions, par la plupart des raisons développées par M. d'Anethan devant le sénat belge (v. ci-dessous nº 1304), qu'un télégramme pourrait constituer, le cas échéant, une preuve écrite suffisante.

Nous croyons même que, s'il n'y avait dans la cause qu'un commencement de preuve par écrit, on pourrait le compléter par la preuve testimoniale. M. J.-V. Cauvet réfute cette opinion en faisant remarquer que la loi commerciale, sur toutes les matières où elle est suffisamment explicite, n'a rien à puiser dans la loi civile. D'accord, et c'est pourquoi nous avons exclu la preuve testimoniale quand il s'agit d'une somme n'excédant pas cent cinquante francs. Mais le second point est précisément un de ceux sur lesquels la loi commerciale ne nous paraît pas assez explicite et, dans le doute, nous laissons aux parties une plus grande somme de liberté (1).Nous adhérons, par conséquent, à la jurisprudence de la cour de cassation (2).

Il est d'ailleurs évident que le commencement de preuve par écrit peut être tiré, comme en toute matière, d'un interrogatoire sur faits et articles.

Une fois la convention rédigée par écrit, l'assureur ou l'assuré serait-il recevable à prouver, à l'aide de la preuve testimoniale ou des présomptions, certaines clauses additionnelles ? Non, à notre avis. Le législateur a voulu que l'écrit renfermât toutes les conditions de l'assurance : dès qu'il s'agit d'une de ces conditions, on ne peut pas prouver par témoins outre et contre l'écrit (3).

Mais l'article 1341 c. civ. établit seulement la prééminence de la preuve littérale sur la preuve testimoniale. La police, une fois dressée, n'exprime pas tout ce dont on était convenu : un des deux contractants pourra-t-il déférer le serment à l'autre, ou provoquer son aveu ? M. Laurin résout affirmativement cette question (4), et nous croyons qu'il le résout bien.

On pourrait d'ailleurs interpréter par la preuve testimoniale, ainsi que la chambre des requêtes l'a décidé le 31 mars 1886, la clause obscure ou ambiguë d'une police.

La cour de cassation a-t-elle pu (5), sans violer l'article 1348

(1) Cf. Boistel, nº 1310. — (2) « Attendu que, la quittance donnée par F... étant au moins un commencement de preuve par ecrit d'une convention d'assurance, la cour de Colmar etait autorisée à se decider par des présomptions graves, précises et concordantes, si elle en trouvait de suffisantes dans les élements de la procedure ». Req. 15 fevrier 1826. S. 1827, 1, 132. *Junge* civ. cass., 29 mars 1859 (précité) et Req., 5 novembre 1862. D. 63, 1, 229. — (3) Arg. *à contrario* Req. 23 mai 1881. D. 82, 1, 171. Conf. notre t. III, p. 427, note 1. — (4) III, p. 240. — (5) Bonneville de Marsangy, Rép. I, p. 124. S. 71, 1, 97.

du code civil, déclarer, le 19 janvier 1870, l'assuré recevable à prouver par témoins une inexactitude matérielle imputable à l'agent des assureurs, rédacteur de la police ? Nous le croyons. L'article 1341 du code civil n'exclut pas, nous venons de le dire, l'admissibilité de la preuve testimoniale dans le cas où cette preuve tend seulement à établir des faits, d'ailleurs susceptibles d'être prouvés par témoins, « soit pour interpréter les clauses obscures ou ambigues d'un acte écrit, soit pour préciser l'étendue et la portée des énonciations plus ou moins vagues qu'il renferme » (1), à plus forte raison pour rectifier les erreurs matérielles qu'il contient (2)

La preuve faite par le serment ou par l'aveu ne permettrait pas à l'assureur d'exercer à l'encontre des tiers son privilège pour la prime qui lui est due (art. 192 § 8). Mais nous croyons avec M. Laurin qu'il faut généraliser cette proposition : on ne saurait se prévaloir, à l'encontre des tiers, d'une convention qui n'aurait pas été constatée conformément à l'article 332 § 1. De leur côté, les tiers pourraient-ils, s'ils y avaient un intérêt, démontrer par tous les modes de preuve l'existence d'une assurance verbale ; par exemple, prouver par témoins contre un commissionnaire qu'il a reçu l'ordre d'assurer un navire et qu'un contrat a été formé en exécution de cet ordre ? Je le crois. Dans la première hypothèse, les parties, qui ont eu le tort de ne pas se mettre en règle, ne sauraient puiser dans une convention imparfaite ou défectueuse un droit contre les tiers. Dans la seconde, ceux-ci doivent être équitablement admis à justifier par tous les moyens, d'un fait qui n'est pas le leur (3).

Enfin personne ne conteste que, si la police avait été perdue par cas fortuit, la preuve testimoniale et les présomptions ne pourraient pas être écartées (art. 1348 c. civ.). Celui qui exciperait du cas fortuit serait d'ailleurs, conformément au droit commun, tenu de l'établir.

1304. Crump a dit (4) : « Tout contrat d'assurance maritime

(1) Demolombe, Obligations, t. VII, nº 89. — (2) La chambre des requêtes fait ressortir avec soin, dans l'arrêt du 19 janvier 1870, qu'il ne s'agit pas « d'établir une autre convention que celle qui est relatée dans le contrat d'assurance » et qu'il était impossible « de se procurer une preuve littérale de l'inexactitude échappée au rédacteur » (art. 1348 § 1). — *Sic* Req. 5 août 1823 : « Attendu qu'il ne s'agissait pas de prouver entre l'assureur et l'assuré un contrat d'assurance, mais un fait qui intéressait un tiers, savoir si Thèze avait fait assurer au nom de Besse ; que, la preuve vocale d'un pareil fait n'etant point réprouvee par la loi commerciale, les juges ont pu se decider par des présomptions. » D. vº Droit marit., nº 1466. — (3) Laurin, III, p. 240. — (4) The principles of the law relating to marine insurance, nº 367.

doit être exprimé dans une police (*expressed in a policy*) ». Le texte législatif anglais est encore plus catégorique (1) : « Aucun contrat ou arrangement d'assurance maritime (autre que l'espèce de convention énoncée en l'art. 55 du *merchant shipping act* de 1862) (2) ne sera valable (*shall be valid*) s'il n'est exprimé dans une police (3) ». L'écriture est donc essentielle en droit anglais, et le contrat ne pourrait pas être prouvé, comme en droit français, par toutes sortes de documents écrits.

Toutefois, dans la pratique, la proposition d'assurance se fait au moyen d'une petite fiche de papier (*slip*), portant, en langage très abrégé, les clauses essentielles du contrat (4). Les assureurs y apposent leurs conditions au moyen de formules d'aspect algébrique, composées des lettres initiales des mots techniques formant la clause dont ils veulent l'insertion dans la police, et signent également par initiales. Le *slip* est sans efficacité légale, parce qu'il n'est pas timbré (5) et ne vaut, par conséquent, que comme engagement d'honneur. Mais, en fait, eu égard aux habitudes anglaises, l'assuré peut compter sur l'exécution comme s'il invoquait une sanction légale. C'est d'après les conventions stipulées dans le *slip* que se rédige la police et, une fois qu'elle a été faite sur timbre, elle réagit sur le *slip*, qui prend une certaine efficacité légale et revêt le caractère d'un contrat véritable (6).

On peut d'ailleurs recourir à la preuve testimoniale pour éclaircir les points obscurs ou douteux de la police (cf. Arnould I, p. 292).

(1) Art. 7 l. 31 mai 1867. — (2) L'article 54 du *merchant shipping act* de 1862 enumère les cas dans lesquels la responsabilité des capitaines est limitée à quinze ou à huit livres sterling par tonneau de jauge, s'il n'y a de leur part ni faute ni participation. L'art. 55 ajoute : « Les assurances faites contre les événements prévus en l'article précédent et qui se realisent sans faute ou participation actuelle des propriétaires ne pourront être annulées à raison de la nature du risque ». — (3) Arnould, interpretant l'art. 12 de la même loi, fait observer que, même si le fréteur prend les risques à sa charge moyennant une somme additionnelle au fret, cette convention doit faire l'objet d'une police, à peine de nullite. 5e edition, p. 228. — (4) « Quand l'assurance se fait avec des compagnies, il y a un *slip* pour chacune de celles avec lesquelles on traite. Quand elle est proposée au Lloyd, il suffit d'un seul *slip* qui circule parmi les assureurs » (Algernon Jones). — (5) V. l'art. 9 l. 31 mai 1867. Il ne faut pas étendre cette proposition à la legislation des États-Unis (v. Phillips, I, nº 13). — (6) « Ainsi il a eté juge qu'après la rédaction et la signature du *slip* l'assuré n'est pas oblige de communiquer les renseignements de nature à influer sur l'opinion du risque ; mais, d'un autre côté, un arrêt n'a point admis le *slip* comme preuve suffisante pour établir l'ordre dans lequel les assureurs s'etaient obligés. Il y a là, ce me semble, contradiction » (Algernon Jones).

Contrairement au texte et à l'esprit de la loi française, les déclarations ou promesses relatives à la chose assurée ou qui sont de nature à influer sur l'opinion du risque peuvent être écrites ou verbales. Si elles sont écrites ou rappelées sur le recto de la police, elles se nomment *warranties* (1) : verbales ou inscrites sur le verso, *representations*. Or, quand il y a *warranty*, l'assurance est nulle si la déclaration ou la promesse, quelque indifférente qu'elle soit, ne se réalise pas ponctuellement (2); quand il y a *representation*, cette déclaration peut être réalisée par équivalent ou même ne pas l'être du tout (pourvu qu'elle soit indifférente), à moins qu'on n'ait eu l'intention de tromper l'assureur (3). En résumé, dit M. Algernon Jones, dans les conventions qui viennent s'ajouter à la police ou la modifier, l'écriture, non essentielle à la preuve des accords, a une sérieuse influence sur leurs effets et sur leur interprétation.

Tout en faisant observer que la baraterie et le *misconduct of agents* doivent être assurés par écrit *according to the usual provisions of the statute law on the subject of oral and written contracts*, Phillips, dont le traité *on the law of insurance* est classique aux États-Unis (4), enseigne que le *common law* ne donne aucun moyen d'annuler les assurances purement verbales contre les risques maritimes ordinaires (*the ordinary perils of the sea*). Toutefois il rapporte que le juge pensylvanien Tilghman hésitait à valider les conventions orales d'assurance (5) et que les cours de deux États, la Louisiane (6) et l'Ohio (7),les ont formellement condamnées. Au demeurant, une convention d'assurance peut être conclue verbalement quand un statut ne s'y oppose pas (*in the absence of a statutory prohibition*), et, quand même elle aurait été rédigée par écrit, elle peut être modifiée, amplifiée ou prorogée par un pacte oral (8). A plus forte raison l'assuré trouve-t-il un appui dans la convention verbale entre le moment où le risque est assumé et celui où la police est rédigée (9). Alors même que le statut s'est prononcé, le contrat oral peut être le principe d'une action fondée en équité, pourvu que l'action tende à l'exécution du contrat et en soit, pour ainsi

(1) De Hahn *v.* Hartley. 1 T. L. 343; Pawson *v.* Barnevelt, Doug. 12; Pittegrew *v.* Pringle, 3 B. and Ad. 514; Graham *v.* Barras, 5 B. and Ad.1011. — (2) Hyde *v.* Bruce, 3 Doug. 213. V. Crump, nº 482 et 483. — (3) V., pour de plus amples détails, le Bull. de la soc. de législ. comparée, t. VII, p. 577. — (4) Nous nous référons, sauf indication contraire, à la quatrième édition. — (5) Smith *v.* Odlin, 4 Yeates, 468. — (6) Walden *v.* Louisiana Ins. co., 12 La. R. 135. — *(7)* Cockerill *v.* Cincinnati Ins.Co., 16 Ohio R. 149. — (8) 1876, Westchester Fire Ins. co. *v.* Earle, 33 Mich. 143. — (7) United states Digest 1881. Patterson *v.* Benjamin Franklin Ins. co., 81 Pa. St. 454.

dire, le dérivé (*was in pursuance of the contract, on the faith of it and induced by it*) (1). Dans l'Illinois, l'assurance verbale est valable, pourvu que la convention se soit formée selon les prescriptions du *common law* (2). Quant au contrat de réassurance, d'après un arrêt rendu en 1873 dans l'affaire Egan *v.* Firemen's. Ins. co., il devrait être passé par écrit (3). Enfin la distinction entre les *warranties* et les *representations* existe aux États-Unis comme en Angleterre. Le *warranty*, écrit Dixon (4), est un fragment de la convention écrite et doit figurer au *recto* de la police. La « representation » est une déclaration « écrite ou verbale » de faits et de circonstances, relatifs aux risques à courir ou en cours, qu'il faut communiquer aux assureurs pour leur donner une juste opinion de ces risques.

On lit dans le code civil du Bas-Canada : « Le contrat d'assurance est *ordinairement* constaté par un document auquel on donne le nom de police d'assurance » (art. 2480 § 1). L'acceptation d'une proposition d'assurance constitue une convention valide d'assurer, à moins que la loi n'exige que l'assureur ne contracte exclusivement sous une autre forme » (art. 2481).

En droit néerlandais, « l'assurance doit être constatée par un acte écrit » (art. 255 c. hol.). Mais « le contrat d'assurance subsiste dès que la convention a été arrêtée entre les parties, et les droits et obligations réciproques de l'assureur et de l'assuré commencent dès ce moment, même avant la signature de la police. Le contrat emporte l'obligation pour l'assureur de signer la police dans le temps convenu et de la délivrer à l'assuré » (art. 257). « Le contrat doit être prouvé par écrit : cependant tous les autres moyens de preuve seront admis s'il y a commencement de preuve par écrit. S'il survient des contestations sur les clauses et conditions particulières du contrat avant la délivrance de la police, elles pourront être constatées par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale ; néanmoins les choses dont la loi requiert la mention, dans la police de certaines assurances, à peine de nullité, ne pourront être constatées que par écrit » (art. 258). Les rédacteurs du code portugais (art. 1682, 1691 et 1692) ont reproduit ces dispositions, sauf le second alinéa de l'art. 257 (5).

Le code brésilien, tout en parlant exclusivement de l'*apolice de seguro*, ne tranche pas expressément la question de principe.

(1) 1874, Simonton *v.* Liverpool Ins. co., 51. Ga. 76 (U. S. Digest 1875). — (2) People's Ins. co. *v.* Paddon. 8 Ill. App. 447. — (3) *Cannot be enforced, unless it is in writing* (27 La. Ann. 368. U. S. D. 1877). — (4) n. 767. — (5) L'art. 1692 c. port. ajoute au dernier paragraphe de l'art. 258 c. hol. cette phrase : *ou por extractos de potocollo dos corretores de seguros.*

Au contraire, les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 644) la résolvent expressément en déclarant la police écrite (*poliza escrita*) absolument nécessaire (*absolutamente necesaria*) à la validité du contrat. Le code de Costa-Rica la résout une première fois dans sa partie générale (1), une seconde fois dans la section du titre III du livre III, relative aux assurances maritimes, en exigeant formellement un écrit (2). Ainsi procède le code mexicain (art. 316 et 638) (3). Le code péruvien énonce que le contrat d'assurance terrestre (art. 367) et le contrat d'assurance maritime (art. 860) se font l'un et l'autre *por escritura publica o privada*.

Les codes du Chili (art. 514 et 515), du Honduras (art. 512 et 513), de Guatemala (art. 403 et 404), du Salvador (art. 443 et 444) se rapprochent du système hollandais. Il est d'abord énoncé que l'assurance se parfait (*perfecciona*) et se prouve par un écrit (*por escritura*). Mais chacun de ces législateurs ajoute que l'assurance verbale vaut comme promesse, en tant que les parties sont formellement d'accord sur la chose, le risque et la prime, la promesse pouvant être justifiée par tous les moyens reçus en matière commerciale et autorisant chacune des deux parties à demander à l'autre la rédaction d'une police.

Le code espagnol de 1885, après avoir énoncé, dans sa partie générale (art. 383), que le contrat d'assurance « se consignara por escrito en poliza o en otro documento, publico o privado suscrito por los contratantes », s'exprime ainsi dans sa partie spéciale (art. 737 § 1) : « Pour être valable, le contrat d'assurance maritime doit être rédigé par écrit en forme de police (4) signée par les contractants ». Les codes de la Turquie (art. 176) et de l'Égypte (art. 174) se bornent à dire : « Le contrat ou police d'assurances est fait par acte authentique ou sous signature privée ».

En Belgique, l'écriture n'est pas de l'essence du contrat(5). L'article 25 de la loi du 11 juin 1874, placé sous la rubrique « de la preuve du contrat », s'exprime ainsi : « Le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat.

(1) Art. 365. — (2) Art. 780. El contrato de seguro ha de constar de escritura publica o privada para que sea eficaz en juicio. — (3) L'art. 638 renvoie à l'art. 626 concernant le prêt à la grosse, où il est dit que le contrat verbal ne peut produire d'effet juridique (*es ineficaz*). — (4) Le projet disait : *en documento*. On a remplacé ces mots, dans le texte definitif, par les expressions *en poliza*. — (5) Ainsi l'avait déjà juge le tribunal de commerce d'Anvers, le 20 juin 1856 (Rec. d'A. 56, 1, 239). D'après ce jugement, l'assurance peut se prouver par la correspondance, par les livres ; la collation d'un mandat aux fins de faire assurer peut se prouver par témoins.

Néanmoins la preuve testimoniale peut être admise, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit ». Les télégrammes fourniraient-ils une preuve suffisante ? Cette question que la commission spéciale de révision n'avait pas voulu trancher, M. d'Anethan l'a résolue affirmativement dans son rapport au sénat (1). La promesse d'assurance est une convention distincte du contrat même d'assurance, et capable de produire des effets civils distincts (2).

Le code russe énonce : 1° que le contrat d'assurance d'un navire ou de son chargement doit être fait par écrit (3) ; 2° qu'il est parfait par la remise aux assurés de la police dûment rédigée et signée des assureurs et par le paiement de la prime exprimée dans le contrat (4).

Aucune disposition spéciale du code finlandais ne règle la forme des contrats d'assurance. Rien n'implique dans le texte des articles 171 et suivants que l'écriture soit exigée *ad solennitatem*.

Le code danois de Chrétien V (l. IV, ch. VI, art. 1 et 2) dit : « Quiconque veut faire assurer un navire ou des marchandises en fera un contrat légal et clair et se conformera aux règles suivantes, si le contrat est passé dans les royaumes ou les pays soumis au roi. On trouvera les formules des contrats d'assurance, qu'on appelle *polices*, chez les distributeurs de papier timbré... ». Mais on sait qu'une commission élabore depuis plusieurs années un projet de

(1) « La dépêche telegraphique, a-t-il dit, est envoyée au destinataire sur le vu d'un écrit signé par l'expediteur. Or la loi n'exige qu'un écrit sans en spécifier la forme ; le mot *écrit* doit être entendu dans un sens général : il comprend l'écrit remis au bureau télégraphique comme l'écrit remis à la personne elle-même. Une foule de transactions importantes se font par la voie télégraphique ; pourquoi faire une exception pour les contrats d'assurance ? L'importance des depêches télégraphiques est reconnue par la loi pénale elle-même, puisqu'elle prononce une peine sévère contre ceux qui se rendent coupables de falsification. » — (2) La compagnie belge d'assurances générales avait reçu, le 23 juin 1884, une proposition d'assurance ainsi conçue : « Je m'engage d'une manière absolue, en consentant la présente, à solder au moins le montant de la première prime annuelle et éventuellement le coût de la police et du timbre afférents à l'assurance proposée. Je prends cet engagement exprès nonobstant la disposition du contrat dont j'ai pris lecture qui commine l'annulation de l'assurance faute de paiement de la prime dans les trente jours de son écheance ». Le sieur B... ayant refusé, le 28 juin, le paiement de la première prime, fut actionné par la compagnie : « Attendu, dit le tribunal de Gand le 17 décembre 1884, que les termes de cette clause éveillent à première vue l'idée d'un engagement actuel, distinct des obligations à naître du futur contrat d'assurance ; attendu qu'en faisant du montant de la première prime annuelle l'objet de la clause litigieuse les parties ont eu en vue non pas le paiement de la première prime annuelle non échue, mais seulement de determiner le montant de la clause pénale, liée au sort de la proposition d'assurance... » — (3) Art. 894. — (4) Art. 900.

code maritime danois. Le chapitre des assurances maritimes contient, paraît-il, un nouvel exposé des principes fondamentaux.

Le code allemand se borne à dire (art. 788) : « L'assureur est tenu de délivrer à l'assuré, sur sa demande, un écrit signé de lui (police) et constatant le contrat d'assurance ». D'après l'article 330 du projet prussien, le contrat devait être constaté par écrit. Mais cette disposition fut repoussée dans les conférences de Hambourg, comme s'éloignant de la règle selon laquelle les actes de commerce ne sont soumis à aucune forme.

L'article 204 du code suédois implique évidemment que les conditions du contrat seront ordinairement insérées dans une « lettre d'assurance », c'est-à-dire dans un acte écrit, mais non que l'écriture est nécessaire à la validité du contrat.

D'après l'ancien code italien, les contrats d'assurance devaient être faits par écrit, à peine de nullité. Le code de 1882 se borne à dire (art. 420) : « Il contratto di assicurazione dev'essere fatto per iscritto ». Mais, d'après la jurisprudence italienne, les parties peuvent déroger au code de commerce, pourvu que la nature essentielle du contrat ne soit pas dénaturée (1).

1305. On lisait dans le *Guidon de la mer* : « ... La communauté des marchands, sous le bon plaisir du Roy, nomme et establit un greffier : il n'est licite aux particuliers les passer entr'eux (les asseurances), non plus que les autres contracts, pour lesquels notaires et tabellions sont instituez, le tout à peine de nullité »(2). Un édit de décembre 1657 créa « des offices de notaires-greffiers des assurances, en chacun des sièges d'Amirauté du royaume, avec privilège exclusif en faveur de ces greffiers de recevoir et passer tous actes maritimes, *Polices d'assurance...* ». C'était une loi bizarre, exclusivement dictée par l'état des finances publiques. Il y fut dérogé par l'ordonnance de 1681 : le contrat d'assurance, dit l'article 2 du titre VI du livre III, « pourra être fait sous signature privée ». Le contrat d'assurance répète l'art. 332 du code français, « peut être fait sous signature privée ».

Quand il est fait sous signature privée, doit-il l'être en autant d'originaux qu'il y a de parties intéressées, conformément à l'article 1325 du code civil ? La question est débattue et les jurisconsultes sont divisés. *Premier système*. En principe, l'article 1325 est applicable ; mais il est d'usage, sur la plupart des places de commerce, que la prime se règle immédiatement, sinon en numéraire, du moins en billets souscrits par l'assuré : dès lors la police ne sert plus qu'à constater les obligations de l'assureur et ne doit pas

(1) Conf. Gênes, 20 avril 1885 (Rev. internat. du dr. marit. I, p. 254). — (2) Chap. I, art. 2. Le chapitre XX traite des fonctions de cet officier.

être rédigée en double original, n'étant plus qu'un acte unilatéral (1). Ce système repose, à notre avis, sur une fausse analyse des caractères juridiques du contrat (v. ci-dessus, nº 1291) *Deuxième système*. Même quand la prime est payée comptant, l'acte reste synallagmatique et, par conséquent, l'article 1325 doit être appliqué (2). Ce système heurte, à notre avis, la tradition et les principes généraux du droit commercial. *Troisième système*. Qu'on aille chercher l'origine de la théorie des doubles dans les arrêts du parlement de Paris du 30 août 1736 et du 7 août 1740 ou dans la pratique du Châtelet, il est certain qu'on n'y songeait pas en 1681, et Valin n'en a pas dit un mot. Pourquoi le code de 1807, en cette matière, aurait-il innové ? L'art. 109 met au nombre des preuves, en matière de commerce, les actes sous signature privée, mais sans prescrire la formalité du double original (3) : quand le législateur a voulu, par exception, soumettre un des contrats commerciaux à cette règle, il l'a dit expressément (cf. art. 39 co.). Par son silence, il a, cette fois encore (conf. notre t. III, n. 764), confirmé la règle (4). Tel est notre avis.

L'article 332 ne prohibe pas, bien entendu, la forme authentique. Le parlement de Provence, enregistrant l'édit de janvier 1777, avait réservé le droit des notaires de Marseille, et l'article 16 des lettres-patentes du 26 mai 1778 contenait la réserve suivante : « N'entendons néanmoins préjudicier au droit dont jouissent les notaires de ladite ville de Marseille de recevoir des contrats d'assurance concurremment avec les courtiers ». Aujourd'hui les parties peuvent indubitablement faire constater l'assurance par un acte passé devant notaire dans les formes prescrites par la loi de ventôse an XI.

1306. Mais elles usent rarement de cette faculté. Quand elles s'adressent à des intermédiaires, elles choisissent, en général, les courtiers d'assurances maritimes.

La loi du 18 juillet 1866, en proclamant la liberté du courtage des marchandises, n'a pas supprimé le monopole des courtiers d'assurances maritimes.

Ces courtiers ont une triple fonction : 1º ils s'entremettent entre les assureurs et les assurés (5) : entremise particulièrement utile quand le montant de l'assurance dépasse la somme qu'un assureur ne couvre pas seul ; 2º ils dressent sous le contrôle de leur cham-

(1) Boistel, n. 1311. Conf. Rouen, 26 mai 1840. Rec. de M. 1840, 2, 171 et Req. 19 déc. 1816 (S. 1817, 1, 256). — (2) Lyon-Caen et Renault, n. 2099. — (3) Trèves, 30 mai 1810. J. d. P., t. VIII, p. 346. — (4) *Sic* Lemonnier I, n. 36 et suiv., Cresp III, p. 243 et s., Em. Cauvet II, n. 468. — (5) Cette attribution leur est, par une interprétation incontestée, conférée implicitement par l'article 79 du code de commerce.

bre syndicale, le cours légal des primes d'assurances (1); 3° ils dressent, concurremment avec les notaires, les polices d'assurances.

Ils s'acquittent de cette dernière fonction comme il suit :

L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art. 69) leur enjoignait d'enregistrer sur un livre spécial toutes les polices qu'ils auraient rédigées. Cette obligation subsiste encore. En effet l'article 47 de la loi du 5 juin 1850 (2), placé sous la rubrique « des polices d'assurances maritimes », assujettit au timbre de dimension « le livre que les courtiers doivent tenir conformément à l'art. 84 co. » et d'ailleurs l'article 84 lui-même prescrivait de consigner sur ce livre, jour par jour, par ordre de dates, sans ratures, interlignes ni transpositions et sans abréviations ni chiffres « toutes les conditions des assurances » (3). Ce livre doit être revêtu des formes prescrites par l'article 11 du même code (4).

Dans l'usage, le courtier délivre à l'assuré la police signée par lui et par l'assureur, sans que l'assuré lui-même y appose sa signature. Cette pratique étonne d'abord : le courtier ne reçoit-il pas par là même le pouvoir exorbitant de créer le contrat ? L'article 109, s'il classe les « arrêtés » des courtiers parmi les moyens de preuve, n'exige t-il pas qu'ils soient « dûment signés par les parties » ? Mais, la police étant continuellement souscrite par plusieurs assureurs, il était bien difficile de réclamer, à chaque adhésion d'un assureur nouveau, la signature de l'assuré (5). D'ailleurs (telle est du moins la pratique), le courtier « traite, stipule, promet, signe enfin au nom et pour le compte de l'assuré » (6). Enfin l'article 192 § 8 donne aux extraits de ses livres, qu'aucune des parties ne signe, la même force qu'à la police elle-même (7). Nous

(1) Par une application directe du même article. A Paris, le cours des primes est constaté, en général, deux fois par an: à l'ouverture de la saison d'été (15 avril) et à celle de la saison d'hiver (15 octobre). — (2) *Junge* art. 7 l. 23 août 1871. — (3) Mais nous n'admettons pas avec Cresp que le livre prescrit par l'ordonnance de 1681 soit distinct du livret prescrit par l'art. 84 du code. — (4) Dans la pratique, le courtier transcrit sur son livre les clauses manuscrites de la police. « Quant aux clauses imprimées, dit M. Jules Fabre (*Des courtiers*, I, p. 278), c'est-à-dire aux conditions générales à toutes les polices, il serait à la fois inutile et matériellement impossible d'en opérer la transcription ; inutile, puisqu'il est toujours facile de s'en procurer le texte ; matériellement impossible, parce que, étant donné le grand nombre d'articles compris dans la police, cette transcription imposerait au courtier, sans nécessité aucune, un travail impraticable ». Cette pratique est-elle rigoureusement légale ? Il faudrait au moins viser par voie de référence exacte toutes les clauses de la police imprimée, non repudiées. — (5) Cresp, III, p. 258. — (6) Cresp, ib., Cf. Mars. 23 juillet 1877. Rec. de M. 1877, 1, 305. — (7) Cresp, ib. *Junge* Lyon-Caën et Renault, n. 2100.

comprenons donc que la doctrine (1) et la jurisprudence aient généralement (2) admis la légalité de cette pratique. Mais il ne faut pas se dissimuler que le prétendu assuré peut être aisément pris au piège, s'il y a collusion de l'assureur et du courtier (3). En effet, nous croyons que les polices d'assurances rédigées par les courtiers sont des actes authentiques.

Il est vrai que cette thèse a été contestée. Vincens (4) et Pardessus (5) regardent ces polices comme des actes sous seing privé. M. Boistel (6) les envisage comme des actes authentiques incomplets, qui font foi de leur date même à l'égard des tiers, mais qui ne font pas foi jusqu'à inscription de faux. L'une et l'autre thèse sont erronées. Les courtiers d'assurances maritimes sont incontestablement des officiers publics (cf. civ. cass. 25 janvier 1887) : en dressant les polices, ils agissent dans les limites de leur compétence. Cela suffit pour que les actes ainsi dressés présentent tous les caractères de l'authenticité et ne puissent, par conséquent, être infirmés que par la voie de l'inscription de faux (7).

Les notaires, agissant concurremment avec les courtiers pour la rédaction des polices, peuvent sans doute observer les formes prescrites par la loi du 25 ventôse an XI, mais ne sont pas tenus de les observer (8) et peuvent procéder ainsi que les courtiers l'auraient fait. Le code de commerce s'est borné à confirmer, sur ce point, l'ancienne législation (9). La police ainsi rédigée fait encore foi, comme acte authentique, jusqu'à inscription de faux, quoique n'emportant pas exécution parée (10).

Le code de commerce n'a pas entendu davantage enlever aux notaires le droit de faire le courtage des assurances proprement dit, concurremment avec les courtiers (11).

(1) V. encore Em. Cauvet, II, n. 487. — (2) Mars. 29 oct. 1823; Rouen, 26 mai 1840; Mars. 2 décembre 1874. Rec. de M., t. V, p. 11; t. XIX, 2, 171; 1875, 1. 77. Le jugement du 2 décembre 1874 décide que les courtiers d'assurances signant habituellement les polices pour les assurés d'après les usages de Marseille, celui à qui est réclamé le paiement d'une prime ne peut, en thèse générale, se soustraire à cette obligation, quand l'assureur lui représente une police signée en son nom par le courtier. — (3) C'est pourquoi le jugement du 2 décembre 1874 réserve « les circonstances particulières ». Mais à quoi sert-il de réserver les circonstances particulières si l'acte fait foi jusqu'à inscription de faux? — (4) I, p. 593; III, p. 208. — (5) I, n. 132. — (6) n. 1311. — (7) *Sic* Lemonnier I, n. 40 et suiv.; Lyon-Caen et Renault, n. 2100. Conf. Req. 15 janvier 1873. D. 1874, 1. 120. *Junge* Marseille, 25 janvier et 22 juillet 1859. Rec. de M. 1859. 1. 291. — (8) Req. 7 fevrier 1833. S. 1833, 1, 205. — (9) V. Aix, 23 janvier 1832. S. 1832, 2, 207. — (10) *Sic* de Valroger, III, n. 1334. Conf. Lyon-Caen et Renault I, n. 609. — (11) Même arrêt du 7 février 1833. De l'assimilation admise entre les notaires et les courtiers le tribunal de commerce de Marseille a conclu (31 août 1877. Rec. de

Le taux du courtage est de 7 1/2 0/0 des primes à Paris et varie de 5 à 10 0/0 sur les autres places françaises (1).

1307. Une assurance passée à l'étranger est régie, quant à sa forme et à son mode de preuve, par la loi du lieu du contrat (conf. notre t. V, n. 1139). Ainsi l'ont jugé le tribunal de commerce du Havre (15 mai 1843) (2) et la cour de Rennes (7 décembre 1859) (3). Ainsi posée, la question ne saurait être débattue.

Nous admettons toutefois, conformément à la règle générale du droit international privé (4), que si deux Français, à l'étranger, ont suivi, non les formes du statut étranger, mais celles de leur propre statut, l'acte est, quant à la forme, valable en France.

M. 1877, 1, 321) qu'un notaire, à raison d'une police dressée par lui, peut être assigné, comme un courtier, devant la juridiction consulaire.

(1) Rappelons que la place de Marseille se trouve, quant au courtage des assurances maritimes, dans une situation spéciale, difficile à définir. D'après les art. 8 et 10 du décret du 22 janvier 1813, le courtage des assurances était, à Marseille, accessoirement attaché au courtage des marchandises en vertu d'une autorisation inscrite sur la commission de courtier de marchandises, après un examen spécial, et cette autorisation n'avait jamais donné lieu à la délivrance d'un brevet special. Le conseil d'État a jugé le 13 avril 1870 (D. 72, 3, 23) « que l'art. 13 de la loi du 18 juillet 1866 n'avait pas pu avoir pour effet de créer, au profit des courtiers d'assurances de Marseille, un office transmissible qu'ils ne possédaient pas auparavant ». La loi de 1866 avait trouvé à Marseille 19 courtiers de marchandises ayant subi l'examen nécessaire pour jouir de la faculté de faire les assurances. De juillet 1866 au 5 avril 1882, dix offices de courtiers d'assurances s'éteignirent : 3 par suite de démission, 7 pour cause de décès, et le courtage des assurances n'était plus représenté légalement, à cette dernière date, que par neuf courtiers. Or, lit-on dans un rapport du vice-président de la chambre de commerce à cette chambre (compte rendu des trav. de l'année 1882, p. 262), les héritiers des courtiers d'assurances decédes ne pouvant plus être nommés eux-mêmes à titre viager, emploient actuellement, pour ne pas perdre une clientèle acquise, des procédes fort irreguliers. « Quelques-uns ont acquis des titres dc courtier maritime et font l'assurance sous le couvert d'un courtier d'assurances. D'autres s'entendent avec des notaires qui, étant légalement autorises à faire les assurances, concurremment avec les courtiers, leur prêtent leur concours ». Les courtiers d'assurances qui survivent et les courtiers-interprètes conducteurs ont demande la reconstitution d'un compagnie privilégiée de quarante-cinq titulaires dont vingt au plus, à certaines conditions, exerceraient les fonctions de courtiers d'assurances, lesquelles ne pourraient pas être, d'ailleurs, cumulees avec les autres. Mais la chambre de commerce s'est prononcee au contraire, par une delibération du 16 mai 1882, pour le régime de la liberté règlementee (c'est-à-dire la faculte d'exercer le courtage des assurances pour toute personne ayant justifié de sa moralité, s'etant fait inscrire à la chambre syndicale des courtiers inscrits et ayant passe devant le tribunal de commerce l'examen règlementaire). — (2) Gaz. des trib. du 7 juin 1843. — (3) S. 61, 2, 101. — (4) Fœlix I, n. 83; A. Weiss, Traité élém. de droit intern. privé, p. 526.

A l'étranger, les assurances maritimes peuvent être aussi passées en la chancellerie du consulat français. L'ordonnance de 1681 (l. I, tit. IX, art. 25) s'exprime en ces termes : « *les polices d'assurances*, les obligations à grosse aventure ou à retour de voyage et tous autres contrats maritimes pourront être passés en la chancellerie du consulat, en présence de deux témoins qui signeront ». L'édit de juin 1778 (art. 8) ajoute : « Celui des officiers du consulat commis à la chancellerie remplira, sous la foi du serment qu'il aura prêté, les fonctions de greffier, tant en matière civile qu'en matière criminelle, *ainsi que celles de notaire...* ». En outre, un arrêt du Conseil du 3 mars 1781 tarife les droits à percevoir par les chanceliers pour les polices d'assurances. L'instruction spéciale du 30 août 1833,les circulaires du ministre des affaires étrangères du 9 décembre 1833 et du 22 mars 1834 reconnaissent que les chanceliers n'ont pas été dépouillés de ces attributions (1).

1308. En Angleterre comme en France, on recourt fréquemment aux courtiers d'assurances (*insurance brokers*): « En général, dit M. Algernon Jones (2), c'est le courtier qui fait assurer et qui figure dans le contrat ; mais il n'est pas nécessaire que sa qualité de courtier, ou celle de commissionnaire dans laquelle il agit, soit indiquée ». C'est que les courtiers anglais ne ressemblent pas aux nôtres. Ce ne sont pas des officiers publics. Arnould traite des *insurance brokers* au chapitre IX de son grand ouvrage, sous la rubrique « *the agents for marine insurance* ». Ce sont tout simplement des agents qui, au lieu de s'entremettre spécialement pour le compte d'un assureur ou d'un assuré, s'entremettent professionnellement entre assureurs et assurés. Ils sont à ce point dépourvus de caractère officiel qu'ils doivent, au moins quand ils représentent les assureurs, être, en général, munis d'une procuration en bonne et due forme (*authorized by power of attorney*) (3). Il est vrai que, à défaut de cette procuration, ils ne sont pas irrecevables à prouver leur mandat (*other satisfactory evidence can be given*). Mais les tribunaux n'admettent pas indistinctement tous les moyens de preuve, ainsi qu'il résulte d'un jugement rendu par lord Ellenborough (4). Un courtier est tenu de connaître : 1° les points *essentiels* (5) dont la communication doit être faite à l'assureur (6) ; 2° tou-

(1) V. sur la compétence exclusive et directe des chanceliers pour la réception des contrats maritimes la thèse de M. Joseph Reynaud. (Paris, Parent, 1874), p. 192 et 220. — (2) Bulletin de la soc. de législ. comp., t. VII, p. 579. — (3) Arnould, I, p. 188. — (4) Courteen *v.* Touse, 1 Camp. 43. — (5) What is *material* (c'est-à-dire tout ce qui est de nature à peser sur la détermination des assureurs dans l'appréciation des risques ou dans le calcul de la prime). — (6) Seller *v.* Work, I Marsh. Ins. 305 ; Maydew *v.* Forrester, 5 Taunt. 615.

tes les formalités indispensables pour que la police devienne un instrument légalement valable du contrat (1) : 3° les clauses essentielles à insérer dans la police (2). Il est responsable du sinistre envers ses commettants, si c'est par sa faute qu'il n'a pas été satisfait à cette triple exigence et que l'assurance ait été, par suite, annulée. On attache au titre de *broker* une présomption particulière d'expérience et de capacité : sa responsabilité sera donc appréciée plus sévèrement que celle d'un « agent » ordinaire (3). Enfin la prime est due par l'assuré au *broker* et par le *broker* à l'assureur ; le *broker* a une action contre l'assuré, l'assureur a une action contre le *broker* pour le recouvrement de la prime. A ce dernier point de vue, comme l'a dit Bayley (4), le courtier anglais n'est plus seulement un agent, il exerce un droit propre et direct. Le taux du courtage est régulièrement, en Angleterre, non de 7 1/2 à 10 0/0 des primes, comme en France, mais de 5 0/0 (5).

Aux Etats Unis, il n'y a pas la même différence entre le courtier (*broker*) et n'importe quel autre agent, et la convention des parties règle tout. Mais tandis qu'en Angleterre l'assurance maritime est faite usuellement par des courtiers, elle ne se fait pas, en général, par l'intermédiaire d'agents, à moins que l'assuré ne demeure très loin du lieu où la police est souscrite : encore est-ce ordinairement, dans ce cas, l'agent général (*general commercial agent*) de l'assuré qui contracte. Quelquefois on recourt à un *average adjuster* (v. notre t. IV, n. 1040), qui joue aussi le rôle de courtier (*who acts as an insurance broker*) (6).

(1) Turpin *v.* Bilton, 5 Man. and Gr. 455. — (2) Mallough *v.* Barber, 4 Camp. 150 ; Park *v.* Hammond, 4 Camp. 344. — (3) 2 Duer, p. 204 et 205 ; Crump, p. 22 et 23. — (4) In Power *v.* Butcher, 10 B. and C. 329, 340. — (5) *Le Moniteur des assur.*, ann. 1885, p. 520. — (6) Phillipps, n. 1849. Cet auteur poursuit en ces termes : « L'usage général d'interposer un courtier, qui est, en principe, intermédiaire, et qui devient partie principale pour le paiement de la prime, quoiqu'il ne figure pas au contrat comme partie principale, paraît avoir pris naissance dans cette double circonstance : les assurés étaient éloignés des assureurs et leur étaient inconnus. De même, sans doute, aux Etats-Unis, le *factor* qui conclut une assurance pour un correspondant eloigné, si la prime n'est pas payée comptant, devient responsable du paiement *by giving its promissory note* ou d'une autre manière. En Angleterre, le *broker* tient usuellement un compte-courant avec l'assuré qui l'emploie, le débitant de la prime payée, le créditant du montant des sinistres et des restitutions de primes ; de même, s'il est employé par l'assureur, qu'il credite au contraire des primes payées et débite du reste. De semblables comptes-courants sont tenus sans nul doute aux États-Unis par les agents, facteurs et correspondants des assureurs, et les assurés à cela près qu'un beaucoup moins grand nombre d'assurances se font par ce canal, *and the agencies are not in so great a degree exclusively for insurance* ».

C'est un principe admis par les juristes anglais et anglo-américains comme par les autres et généralement par ceux de tous les pays civilisés (1) qu'une convention passée à l'étranger est soumise à la règle *locus regit actum* (2). Nous ne voyons pas pourquoi l'on dérogerait à cette règle en matière d'assurances maritimes. Les tribunaux anglais, s'ils l'appliquaient rigoureusement, devraient statuer sur les contrats passés en France conformément au statut français et décider, par exemple, que l'écriture est seulement requise *ad probationem* (3). Nous devons toutefois signaler un passage de Phillips (I, n. 268) d'après lequel, selon une « doctrine générale », la contravention aux lois commerciales d'un pays etranger ne saurait vicier un titre invoqué devant les tribunaux des États-Unis. Lorsque ce jurisconsulte développe, dans un autre chapitre (n. 121), la proposition suivante : « La validité et l'interprétation d'une police d'assurance sont régies par les lois du lieu où elle a été faite », il prend pour termes de comparaison deux États de l'Union américaine.

La section VI du titre IX, livre II, code hollandais intitulée « droits et obligations des courtiers en matière d'assurances maritimes » contient les dispositions suivantes : « Les courtiers en matière d'assurances maritimes sont tenus : 1° de remettre à l'assureur ou, si plusieurs ont contracté la même assurance, dans les vingt-quatre heures au plus tard après la conclusion du contrat, si la police n'a pas encore été rédigée et remise, une note certifiée par eux contenant l'indication des objets assurés, la somme pour laquelle on a assuré la prime et les conditions de l'assurance. Cette note fera foi entre les parties comme un commencement de preuve par écrit ; 2° d'insérer d'une manière claire et distincte dans la police toutes les conditions du contrat et les déclarations y relatives, ainsi que tout ce que la loi exige comme étant de l'essence de ce contrat ; 3° d'inscrire exactement dans un registre particulier la copie des polices négociées par leur entremise ; 4° de recueillir dans le même registre et de relater succinctement les notes, papiers et documents qu'ils ont remis aux assureurs, lors de la demande de l'indemnité, comme aussi les avis et lettres qui ont été communiqués aux assureurs par leurs intermédiaires pendant et après la durée du contrat ; 5° de remettre, en cas d'indemnité, à celui des assureurs qui a signé le premier la police l'état du dommage, avec

(1) Cf. Pasquale Fiore, Droit internat. privé, § 1315. — (2) Cf. Westlake, § 197-199 ; Wharton, 673-703. — (3) Mais il est douteux qu'ils consentent à le faire alors que les sujets anglais ne peuvent plaider devant les tribunaux anglais que sur un contrat écrit *et timbré*.

un inventaire des pièces justificatives certifié par eux ; 6° de donner copie certifiée par eux des polices, avis, lettres et notes mentionnés ci-dessus, autant de fois que l'assureur et les assurés l'exigent, le tout à peine de dommages-intérêts » (art. 681). « Si, lors de la signature de la police d'assurance maritime, la prime n'a pas été payée, le courtier est responsable du paiement ; mais la responsabilité cesse s'il a stipulé dans la police que la prime ne serait pas payée immédiatement. Cependant le bénéfice du terme ne fait pas obstacle à la responsabilité de l'assureur, quant aux risques » (art. 682) (1).

Il ne nous paraît pas douteux que les fonctionnaires consulaires hollandais (consuls généraux, consuls, vices-consuls, agents consulaires) aient qualité pour dresser à l'étranger, en vertu de leurs attributions notariales, dans l'intérêt de leurs nationaux, des contrats d'assurances maritimes (2).

Cette législation a été partiellement reproduite dans la section VII, tit. XIV, livre unique, partie II du code portugais (3).

La police peut être faite par acte public ou privé, disent les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 644). Nous retrouvons une proposition analogue dans le code de Costa-Rica (art. 780) (4).

(1) L'article 683 confère à l'assureur pour le recouvrement de la prime payée un privilège sur les biens du courtier failli et lui donne rang après les frais de faillite. L'art. 684 donne au courtier non remboursé par l'assure un droit de rétention de la police : si l'assuré tombe en faillite, le courtier nanti de cette police prélève sur le montant de l'indemnité à toucher de l'assureur le montant de la prime qu'il a avancée. Enfin « si la police a été délivree à l'assuré, mais que le courtier n'ait pas reçu avant la faillite de l'assuré l'indemnité entière due par l'assureur, il est préfere sur le montant de l'indemnité à tout autre créancier pour le remboursement de ses avances, que le sinistre soit survenu avant ou après la faillite » (art. 685). — (2) V. dans l'annuaire de législ. étr., ann. 1873, p. 427, la loi hollandaise du 25 juillet 1871, art. 1, 2, 17 et 19. V. notamment l'art. 17 quant au caractere des actes ainsi dressés. — (3) L'art. 1807 c. port. reproduit l'art. 682 § 1 du code hollandais. Aux termes de l'article 1808, « si le courtier tombe en faillite sans avoir reçu de l'assure le montant de la prime, l'assureur a, nonobstant les dispositions de l'article précédent, un droit exclusif à la reclamer de l'assuré. Si les syndics de la faillite reçoivent de l'assuré la prime due à l'assureur, ils sont tenus de la lui restituer en entier ». D'après l'article 1809, le courtier, dans le cas prévu par l'art. 1807, est créancier de l'assure pour la prime et a, jusqu'à parfait paiement, un droit de rétention sur la police. L'article 1810 reproduit l'art. 684 § 2, l'article 1811 reproduit l'art. 685 du code hollandais. L'article 1812 reproduit l'art. 681 : toutefois il n'y est plus question du délai de vingt-quatre heures dont parle le législateur neerlandais, et le texte debute ainsi : *os corretores sâo obrigados no momento em que contractam un seguro*. — (4) L'article 780 renvoie à l'article 752 du même code. Or, d'après l'article 752, les contrats à la grosse peuvent se con-

L'article 782 du même code ajoute : « Les agents consulaires de Costa-Rica pourront autoriser les contrats d'assurance passés dans les places de commerce de leurs résidences, pourvu qu'un des contractants soit sujet de la république (*costa-riquense*); et les contrats par eux autorisés auront la même force que s'ils avaient été passés avec l'intervention du magistrat compétent sur le territoire de la république ». Au Mexique, le contrat d'assurance maritime est fait soit par acte public (*por instrumento publico*), soit par acte privé ou police (*por escritura privada o poliza*) avec intervention du courtier qui signe en même temps que les parties, soit par acte purement privé entre les parties (art. 638 et 626 c. mex.) (1). L'article 639 du code mexicain reproduit l'article 782 du code de Costa-Rica, sauf substitution des mots *de corredor* (du courtier) aux mots *de autoridad o juez competente* dans l'alinéa final. Au Pérou, les contrats d'assurance maritime sont passés par acte public ou privé, et faits en double original (un pour l'assuré, un pour l'assureur) si l'acte est privé (art. 860, 861, 368 c. péruv.). Les codes du Chili (art. 514), du Salvador (art. 443), de Guatemala (art. 403), du Honduras (art. 512) disent: « La preuve de l'assurance est faite par écrit public ou privé ou officiel (*oficial*) : l'écrit officiel est celui qu'autorise un courtier (*corredor*) ou, le cas échéant, un consul de la république : dans les deux derniers cas la police est faite en double (*para resguardo reciproco de las partes*). » Enfin les mêmes codes contiennent une disposition calquée sur l'article 639 du code mexicain (art. 1242 c. chil., 1239 c. hond., 1115 c. guat., 1159 c. salv.).

Le code espagnol de 1885 répète que « la police se rédige et se signe en double, un exemplaire étant réservé à chacun des contractants » (art. 737 § 2). « Les contrats autorisés à l'étranger par les agents consulaires (si les contractants ou l'un d'eux sont espagnols) auront la même valeur légale que s'ils avaient été conclus avec l'intervention des courtiers » (art. 739).

Les codes de la Turquie (art. 176) et de l'Égypte (art. 174) énon-

clure : par acte public avec les solennités de droit; par police signée des parties avec intervention du magistrat compétent; par document purement privé. Ceux qui se forment par acte public emportent exécution parée. Le même effet sera obtenu quand, l'acte ayant été passé avec l'intervention du magistrat compétent, la preuve du contrat pourra être faite au moyen du registre tenu par ce magistrat. Si l'acte est purement privé, il ne sera exécutoire qu'après que les signatures auront été vérifiées par voie de reconnaissance judiciaire *o en otra forma suficiente.*

(1) Emportent exécution parée l'acte public par lui-même, l'acte passé avec l'intervention du courtier s'il est conforme au registre du courtier, l'acte purement privé par la reconnaissance judiciaire des signatures.

cent que « le contrat ou police d'assurances est fait par acte authentique ou sous signature privée ».

En Grèce, d'après la jurisprudence de l'Aréopage, le contrat commercial d'assurance, quoique synallagmatique, ne serait pas soumis à la formalité des doubles (1).

En Belgique, la liberté la plus absolue du courtage a été établie par la loi du 30 décembre 1867 : les courtiers ne sont plus, comme les agents de change, que de simples particuliers, astreints à la tenue de livres et de carnets ainsi qu'à la représentation de ces livres et de ces carnets quand elle est exigée par le juge(2). Le consul, d'après la loi belge du 31 décembre 1851 (art 12), « reçoit les contrats maritimes prévus par les dispositions du code de commerce en présence de deux témoins qui signeront avec lui».

L'article 2 du chapitre VI du livre IV du code danois de Chrétien V suppose que les polices d'assurances sont rédigées «par un courtier ou par un officier du roi dans les lieux où il n'y a pas de courtier ». L'article 4 du même chapitre est ainsi conçu : « Les courtiers qui rédigent ces actes doivent avoir soin d'observer les règles énoncées ci-dessus et d'inscrire dans un livre timbré et numéroté le nom de l'assureur, de l'assuré,de la chose assurée et les conditions de l'assurance ». Une ordonnance du 26 janvier 1684 règle les fonctions des courtiers. Brorson (3) remarqne qu'on ne peut conclure ni de ces dispositions ni de l'article 2 de l'ordonance de 1684 que les livres des courtiers fassent foi en justice comme les écrits des officiers royaux.

Les courtiers de commerce sont, d'après le code allemand (I, I, tit. VII),des « intermédiaires officiels » institués pour les actes de commerce. L'article 67 de ce code classe expressément parmi leurs attributions «le courtage des contrats d'assurances » (4). La formation du contrat par le ministère d'un courtier est d'ailleurs indépendante de l'inscription dans son livre journal ou de la délivrance des bordereaux : ces circonstances ne servent qu'à la preuve du contrat (art. 76) (5).

(1) Conf. arrêt n. 55 (1885) de l'Aréopage (Rev. internat. du dr. marit. I, p. 403) et Ralli, *Traité de dr. comm.* I, p. 443. — (2) Le courtier, chargé d'apres l'usage d'Anvers de l'encaissement des primes, est directement responsable de celles-ci envers les assureurs et peut être poursuivi en nom personnel, s'il n'a pas avisé les assureurs,dans la quinzaine qui suit l'expiration du trimestre,que les primes ne sont pas encaissées: peu importe que les assurés soient ou ne soient pas solvables. — (3) Comment. sur le l. IV du code de 1683, p. 409. — (4) Toutefois, aux termes de l'art, 68, ils sont institués « ou pour l'ensemble des operations de courtage ou pour certaines catégories seulement».—(5)(V. pour la preuve des contrats conclus par l'intermédiaire des courtiers l'article 259, les articles 380 et s. du nouveau code de procedure qui remplacent les articles 77, 78, 79 § 2 du code de commerce.

En Autriche comme en Allemagne, les courtiers de commerce sont des « intermédiaires officiels » institués pour les opérations commerciales (1). « Ils servent d'intermédiaires... pour tous les contrats ayant pour objet les assurances... » (2). « La formation du contrat traité par l'intermédiaire d'un courtier est d'ailleurs indépendante de l'inscription dans son livre journal ou de la délivrance des notes de conclusion : ces diverses constatations ne servent qu'à prouver la conclusion du contrat... » (art. 76) (3).

On distingue, en Italie, les courtiers d'assurances des courtiers de marchandises, des courtiers d'affrètement et des courtiers de transport par terre et par eau. Comme en France, ils dressent les polices concurremment avec les notaires (*in concorrenza co notai*)(4). Ils sont considérés comme officiers publics (*pubblici ufficiali*) (5), ne pouvant encore exercer leur office qu'avec l'autorisation prealable du gouvernement (6).

Calvo, cherchant à déterminer dans son traité de droit international (I § 492), les attributions « les plus essentielles des consuls », « celles qui caractérisent véritablement le mandat consulaire », dit « que les consuls sont généralement chargés : 1° de recevoir les contrats d'affrètement et d'assurances... » (7).

(1) Code de commerce modifié par la loi du 4 avril 1875, art. 66. — (2) Art. 67. — (3) Art. 77. « Le journal régulièrement tenu et les notes de conclusion du courtier font preuve, en principe, de la conclusion d'une affaire et de ses conditions. Le juge, cependant, pourra, d'après les circonstances, attacher une moindre importance au contenu du journal et des notes, exiger le serment du courtier ou tout autre mode de preuve. Il aura particulièrement à examiner si le refus d'une des parties d'accepter ou de signer les notes de conclusion est décisif au point de vue du jugement de l'affaire ». Art. 78. « Le journal du courtier... dont la tenue presente des irrégularités ne servira de moyen de preuve que si la nature et le sens de ces irrégularités, ainsi que les circonstances de l'affaire, n'y font point obstacle ». — (4) Alb. Marghieri, I, p. 325. — (5) Ib., p. 326. — (6) Mais il résulte des travaux préparatoires du nouveau code que le courtage sera prochainement émancipé; ib., p. 327, note 7. — D'après les dispositions de la loi consulaire italienne du 28 janvier 1866 (art. 44), les consuls ont aussi le droit de recevoir les actes dans lesquels un des contractants seulement est sujet de l'État qu'ils représentent ; toutefois, pour procéder ainsi, il faut que les lois et usages locaux ne s'y opposent pas ou qu'il s'agisse soit d'affaires pendantes, soit d'actes devant être exécutes sur le territoire de la nation étrangère. Cf. Carnazza-Amari, II, sect. III, ch. IX. — (7) Il est généralement admis que les consuls etrangers ont le droit de recevoir les conventions intervenues entre les sujets de leur gouvernement, et ces actes sont considérés comme authentiques. Ce droit a eté consacré textuellement en Angleterre (Stat. 6, Geo.IV (1826), s. 20 et 87. Cf. Bursotti, t. II, p. 113 et 116), en Autriche (tarif du 4 mai 1824, art. 18 et s. Bursotti, I, p. 10), en Prusse (instruct. du 18 sept.

1309. L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 68, faisait « défenses à tous greffiers de police, commis de chambre d'assurances, notaires, courtiers et censaulx de faire signer des polices où il y eût aucun blanc, à peine de tous dommages et intérêts ». On voulait remédier à divers abus. Le notaire ou le courtier prenait une formule de police imprimée, pliait la feuille sans la remplir et mentionnait brièvement sur le revers les conditions générales du contrat, l'objet assuré, le voyage, etc.; il la présentait aux assureurs. Le premier souscripteur indiquait le montant de son assurance, la prime, la date ; les autres ne faisaient qu'indiquer la somme pour laquelle ils souscrivaient, à moins qu'ils ne convinssent d'une prime différente et de quelque clause particulière. Le courtier ou le notaire étant mis ainsi en possession du blanc-seing des assureurs, on pouvait craindre qu'il ne le remplît après coup conformément à l'intérêt de l'assuré. Parfois encore, tout en rédigeant la police avant la signature, on laissait quelque vide, qui pouvait être rempli après coup conformément à l'intérêt de l'une ou de l'autre partie. Mais la prohibition de l'ordonnance fut inutile. Les lettres-patentes du 29 mai 1778 déclarèrent (art. 11) que les contrevenants seraient punis d'une amende et « non recevables en toutes actions résultant des polices ». Cependant, cinq ans après, Emérigon écrivait : « L'abus subsiste et subsistera peut-être toujours à Marseille ». Le code de 1807 se borne à lire : le contrat « ne peut contenir aucun blanc ». Il étendait donc même à des actes sous seing privé, par les motifs que je viens d'exposer, une prescription qui s'applique seulement, dans notre droit commun, aux actes notariés et aux livres de commerce.

D'abord, on n'a pas mieux obéi au code qu'à l'Ordonnance. « Mais heureusement enfin, dit Cresp (III, p. 285), on m'assure que, depuis peu, le mal va en s'affaiblissant et semble tendre à disparaître. Les assureurs particuliers, nombreux et divisés, n'avaient pu pour cela s'accorder entre eux. On dit que des compagnies d'assurances, plus soupçonneuses ou mieux avisées, n'ont plus voulu s'engager qu'à bon escient, ont refusé leurs signatures à des polices non dressées, non remplies (1) ». Quoi qu'il en soit,

1796, art. 8. *Ib.*, p. 291 s.), dans les Pays-Bas (règlement du 3 avril 1818, art. 10. *Ib.*, p. 231), en Portugal (Instruction du 9 octobre 1789, art. 11. *Ib.*, p. 264), en Danemark (Instruction royale du 9 octobre 1824, art 13. *Ib.*, p. 125), en Russie (règlement du 25 octobre 1820, art. 9, 12, et tarif, art. 9. *Ib.*, p. 319 et 346), en Grèce (instruction des 1-13 janvier 1834, art. 2, n. 3 et 4. *Ib.*, II, p. 157, 220 et s.), aux États-Unis (instruct. génér. du 2 mars 1833, sect. 8. *Ib.*, p. 253), au Brésil (décr. 14 avril 1834, art 23, 79. *Ib.*, I, p. 60 et 81). Fœlix, *Traité du droit intern. privé*, I, § 229.

(1) Cf. Labraque-Bordenave, n. 126.

les sanctions établies par les lettres-patentes de 1778 ont disparu de la législation française. On ne saurait dénier aux contrevenants « l'action résultant des polices », et la seule amende applicable est celle que la loi du 25 ventose an XI (art. 13) édicte contre les notaires ayant procédé en la forme de cette loi. L'amende est de cent francs.

Cette prohibition spéciale n'est reproduite par presqu'aucune autre législation. Le code danois de 1683 se borne à énoncer (l. IV, ch. VI, art. 2) ce que le courtier ou l'officier du roi « doit inscrire dans les blancs » des formules (v. ci dessus n. 1304). Toutefois les articles 176 du code turc, 174 du code égyptien énoncent que le contrat « est rédigé sans blanc (1) ».

1310. Le code français de 1807 a entrepris de régler la forme intrinsèque du contrat d'assurance. Il entre, à ce propos, dans de minutieux détails qu'il emprunte à l'ordonnance de 1681 et que celle-ci avait déjà empruntés au *Guidon de la mer*. Les rédacteurs de la note explicative jointe au projet de révision (août 1867) ont judicieusement critiqué ce procédé législatif : « ces modèles, disent-ils, rédigés *a priori*, presque toujours incomplets ou défectueux en présence des faits, ne servent qu'à engendrer des difficultés soit qu'on les suive, soit qu'on s'en écarte : la loi ne donnera plus de modèles ». En effet, le projet se bornait à dire : « Le contrat d'assurance est rédigé par écrit » et laissait aux parties l'entière faculté de rédiger leur convention comme elles l'entendraient. Mais c'est encore le code de 1807 que nous avons à commenter.

Le contrat d'assurance, dit l'article 332, « est daté du jour auquel il est souscrit. Il y est énoncé si c'est avant ou après midi ».

A. Qu'a voulu le législateur de 1807 ?

« En parlant du jour auquel le contrat est souscrit, a dit la cour de cassation le 24 décembre 1873, la loi désigne manifestement le jour où le contrat a été formé par l'engagement réciproque des parties et non pas celui où la police a été close et signée par le notaire ou le courtier (2) ». En effet une seule police contient

(1) Arnould (I, p. 250) dit que les signatures des assureurs sont apposées au pied de la police et généralement dans le blanc (*in the blank space*) qui est laissé au-dessous du *memorandum* (*in our common policies*). — (2) Civ. rej. 24 déc. 1873. J. du p. 1874, p. 395. Il y avait sans doute une nuance entre cette espèce et celle de l'arrêt rendu par la cour d'Aix le 25 février 1879 (Rec. de M. 1879. 1. 233), puisqu'on lit dans ce dernier arrêt : « La date au 8 juin, mise au bas de l'écriture qui constitue la police elle-même, est indépendante de celle qui a été mise par le courtier quand il a clôturé cette police ». Mais, même dans cette seconde hypothèse, s'il était démontré et reconnu en fait qu'une police sous-

souvent plusieurs assurances faites soit à des dates différentes, soit le même jour avant et après midi. Le courtier peut clôturer et souvent, en fait, clôture la police en y apposant sa signature.Mais cette formalité, loin d'être essentielle à la perfection du contrat, est tout-à-fait accessoire. « Il peut se faire, dit M. Lyon-Caen (1), qu'une police ne soit pas clôturée par un courtier. Il peut aussi arriver que la clôture ait lieu après-midi, alors que la police a été souscrite par les parties avant midi, même que la police soit close le lendemain de sa souscription. La date et l'heure de la souscription ne se confondent pas nécessairement avec celles de la clôture ». Les courtiers ont assurément la mission d'attester jusqu'à inscription de faux la vérité des polices par leurs siguatures ; mais, en indiquant une heure et une date, ils certifient que la police a été clôturée par eux, non que l'assurance a été souscrite à cette heure et à cette date.

C'est donc à la souscription, comme l'a très-bien expliqué Cresp (2), que le code impose la nécessité de la date ; à la souscription des contrats successifs, lesquels sont autre chose que la police ; à la souscription de chaque contrat qui se forme chaque fois qu'une nouvelle signature est apposée sur cette police.

Cependant Emérigon écrivait en 1783 : « Il est d'usage parmi nous (3) de n'apposer qu'une seule date dans chacune des polices d'assurance reçues par notaires ou courtiers. Cette date est écrite de la main du premier assureur à la suite de sa signature. Les autres assureurs souscrivent sans apposer de date. Enfin la police est close par le notaire ou courtier, qui répète la date de la première souscription ». Le même abus n'était pas déraciné à Bordeaux dans le milieu du dix-neuvième siècle et Lemonnier, qui le signale (4),ajoute: « Les Parisiens ne font pas mieux que les Bordelais ; les assureurs signent tous, sans énoncer aucune espèce de date, et la police, quelquefois close plusieurs jours après celui où elle a été ouverte, place indistinctement tous les contrats qu'elle contient sous la date unique dont le courtier qui la ferme

crite d'abord pour une somme déterminée à la date indiquée aurait été augmentée, par de nouvelles souscriptions, à une date postérieure de plusieurs jours, suffirait-il que ces nouvelles souscriptions n'eussent été accompagnées d'aucune date particulière pour produire le même effet que si elles avaient ete réellement données à la date initiale ? Nous ne le pensons pas. — L'arrêt de la cour de Paris du 23 fevrier 1878 (*Gaz. des trib.* du 17 mars 1878) qui néglige le jour auquel les signatures ont ete apposées pour s'attacher au jour où le concours des volontes s'est etabli, est beaucoup plus conforme à la jurisprudence de la cour régulatrice.

(1) Notes sur l'arrêt précité. — (2) II, p. 307. — (3) C'est-à-dire à Marseille. — (4) I., p. 53 et s.

accompagne sa signature ». « Les choses ne se passent pas autrement que du temps d'Emérigon », répète en 1862 M. J. V. Cauvet (1). Enfin Bédarride, en 1876, constate encore l'usage et l'appuie de la consultation du syndic des courtiers marseillais.

Emérigon (2) blâmait déjà cet usage. En effet, quand le courtier, en clôturant la police, la clôture inexactement à la date de la première assurance, il antidate cette police, il ment, et s'il fait rétrograder les signatures intermédiaires à la date primitivement apposée, il ment autant de fois qu'il les fait rétrograder : « voilà donc un acte dressé par un ministre chargé par état de la foi publique, qui se trouve infecté du vice de fausseté ». Si l'assurance excède la valeur des effets en risque, comment discerner quels sont les derniers assureurs qui doivent profiter du ristourne? En cas d'assurance faite après la nouvelle de la perte ou de l'heureuse arrivée, comment découvrir la fraude si tous les assureurs sont présumés avoir signé dans un temps utile et non suspect ? Donc les souscriptions d'assurances sont irrégulières. Nous déterminerons tout-à-l'heure l'effet de cette irrégularité.

B. Ce que le législateur de 1807 a voulu, pourquoi l'a-t il voulu ?

D'abord pourquoi demande-t-il que l'assurance soit datée, alors même qu'elle est faite par acte sous seing privé? L'orateur du gouvernement l'expliquait en ces termes : « Il est généralement senti combien il est utile de dater le contrat. Les assurances qui, en couvrant tout le risque, se trouvent antérieures à d'autres qu'on aurait faites sur ce même risque, annulent ces dernières. L'époque du contrat, le point fixe, l'heure même de cette époque seraient d'ailleurs nécessaires à établir pour régler les cas où il pourrait y avoir présomption de la nouvelle de l'arrivée ou de la perte du navire au temps de l'assurance et en général pour régler les droits de tous les créanciers qui pourraient avoir intérêt dans le bâtiment ou dans l'objet sauvé » (3).

Ce raisonnement eût conduit, l'orateur du gouvernement le reconnaissait lui-même, à « imposer le devoir de l'indication de l'heure précise où le contrat aurait été souscrit ». Mais « la stricte sévérité du principe a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce»: à tort ou à raison, le législateur français se borne à demander qu'il soit énoncé si le contrat est souscrit avant ou après midi. Par conséquent la loi ne tient compte des heures de souscription de plusieurs polices qu'autant que les unes sont souscrites avant, les autres après midi.

(1) I, n. 290. — (2) Ch. II, sect. IV. — (3) Lemonnier (I, . 57) et la plupart des auteurs, après lui, reproduisent la même idée sous une forme un peu différente.

Enfin l'exacte indication du jour (1) est utile à un dernier point de vue : c'est quand il s'agit de fixer le point de départ de la prescription de cinq ans établie par l'art. 432 (2)).

C. Quelles sont les conséquences de l'infraction à la règle ?

1. L'assurance n'est pas nulle. La mention de l'heure, la mention même du jour ne sont pas substantielles.

2. La police peut acquérir date certaine depuis sa confection ; par exemple, si l'un des signataires meurt. Elle produit, du moins à partir de ce moment, les mêmes effets que si elle était datée.

3. Quand il y a conflit entre une police indiquant le jour et l'heure de la souscription et une police non datée ou incomplètement datée, la police complète doit-elle primer l'autre ? Oui, d'après plusieurs auteurs. M. Lemonnier va jusqu'à dire (I, n. 57) : « Nous inclinerions à préférer l'assurance datée de l'après-midi à la police datée du même jour, sans autre indication : la première doit, en effet, profiter de son exactitude ». Cette solution nous paraît incompréhensible. En traitant aussi mal que possible l'assurance incomplètement datée, il faut au moins supposer qu'elle a été souscrite après midi. Dans ce cas, elle devrait concourir avec la police datée. C'est là, en effet, pour l'assurance incomplètement datée, la plus mauvaise situation possible. Mais nous allons plus loin et nous croyons avec M. Lyon-Caen (3) qu'il est arbitraire de placer un assureur dans « la plus mauvaise situation possible » *par celu seul* qu'il a omis de dater ou de dater complètement son contrat.

4. Le juge peut-il reconstituer la date de l'assurance non datée ou incomplètement datée ? Oui, sans doute, à la condition de ne pas heurter l'article 1341 c. civ. (4) qui défend de recevoir la preuve testimoniale outre et contre le contenu aux actes (5). Ainsi la cour d'Aix avait pu, le 28 mars 1872, puiser dans la correspondance versée au procès les éléments nécessaires pour reconstituer l'heure véritable de la formation des engagements, puisque le contrat d'assurance lui-même pourrait être, à la rigueur, prouvé par la correspondance, et la cour de cassation a bien fait de rejeter, le 24 décembre 1873, le pourvoi dirigé contre cet arrêt (6).

(1) Mais non de l'heure. — (2) Cf. Lyon-Caen et Renault, II, p. 239. note 3. — (3) J. du Pal. 1874, p. 397. — (4) Conf. J. V. Cauvet, I, n. 290. — (5) Mais v. ci-dessus, sur l'étendue de cette prohibition, n. 1303. — (6) La chambre des requêtes est allée plus loin, le 8 avril 1834 (D. v° Assur. terr., n. 157), en rejetant le pouvoir dirigé contre un arrêt de la cour de Nancy du 1er mars 1833 qui avait déduit la date « des pièces et documents du procès». Le moyen invoqué reposait précisément sur la violation de l'art. 1341 c. civ. Mais la chambre des requêtes a pris soin de faire ressortir que, « la police d'assurance laissant, par la contrariété de ses énonciations, des doutes sur

De ces prémisses M. Lyon-Caen (1) a tiré logiquement les conséquences suivantes : « *a.* Une police a été souscrite avant midi ; l'autre est muette sur l'heure. Le navire est arrivé à bon port. Avec le principe des auteurs, il faudrait nécessairement décider que la seconde police est réputée avoir été souscrite après midi et qu'en conséquence l'assureur n'a droit qu'à demi pour cent de la somme assurée (art. 359). Avec notre doctrine, les tribunaux pourraient décider que la seconde police a été souscrite avant midi, comme la première, et qu'en conséquence elle ne doit pas être ristournée; *b.* Une police a été souscrite après midi ; l'autre ne contient pas la mention de l'heure. Le navire est perdu. Il faudrait, d'après les auteurs, décider que cette seconde police sera réputée avoir éte souscrite avant midi et que, par suite, si elle couvre les risques, l'autre sera annulée (art. 359). Nous admettrions, au contraire, qu'un tribunal décidât que la police incomplète a été souscrite après midi et qu'il y a lieu à concours entre les assureurs ».

5. Mais, quand le juge est impuissant à reconstituer la date, il y a lieu de placer l'assurance non datée dans la plus mauvaise situation possible. Celui qui a commis une faute doit en supporter les conséquences.

6. Nous revenons à l'hypothèse où le courtier, en clôturant la police, la clôture inexactement, conformément à une pratique vicieuse, à la date de la première assurance. Bédarride (n. 1020 et s.) propose de donner à toutes les souscriptions la date unique de la clôture. Mais pourquoi supposer vraies des énonciations fausses, alors qu'un pareil procédé conduit à des résultats iniques et condamnés par la loi? D'après M. Laurin (III, p. 222), les assureurs, qui, en fait, auraient souscrit postérieurement à d'autres, ne pourraient se prévaloir de la date vraie de leur souscription pour se faire ristourner de préférence à ceux-ci, car, en ne datant pas d'une façon particulière leur engagement, ils se seraient mis par cela même dans la situation de leurs devanciers et auraient accepté la parité de traitement. Mais c'est enlever arbitrairement à ces assureurs le droit, qu'aucun texte ne leur ravit, de faire reconstituer la date. Dans ce cas comme dans les autres, ils pourront obtenir par tous les moyens légaux cette reconstitution. C'est seulement si le juge n'y peut parvenir par les voies légales qu'il devra les

l'époque précise où l'engagement de la Cie le Soleil avait dû commencer, il appartenait à la cour royale de fixer cette époque d'après les pièces et documents de la cause ». Or on peut recourir à la preuve testimoniale de faits d'ailleurs susceptibles d'être prouvés par témoins pour interpréter les clauses ambigues ou contradictoires d'un acte.

(1) *loc. cit.*

placer, par une conséquence inévitable de leur faute, dans la plus mauvaise situation possible.

7. Les tiers, non responsables d'une omission qui n'est pas leur fait, sont admis à faire reconstituer la date par tous les moyens de preuve (cf. n. 1303).

1311. L'article 256 du code hollandais, l'article 645 des codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay, qui figurent parmi les dispositions communes à toutes les assurances, disent : « Toute police, à l'exception de celles d'assurances sur la vie, doit contenir : 1° la date du jour auquel l'assurance a été conclue... » (1). La différence des dates ne produit pas, on le verra plus loin, les mêmes effets qu'en droit français lorsque les assureurs ont assuré sur une même police.

Au Portugal, la police doit être datée du jour du contrat, et il est énoncé si c'est avant ou après midi (art. 1683 c. portug). On lit, de même, dans l'article 667 du code brésilien : « A apolice de seguro deve ser assignada pelos seguradores, e conter... 12° A data de dia em que se concluio o contracto, com declaraçao se antes se depois de meio dia ».

Le code de Costa-Rica va plus loin, et exige pour le contrat d'assurances maritimes « la date, avec mention de l'heure à laquelle la signature est apposée » (art. 781 § 1). De même au Mexique (art. 638 c. mex.) et au Pérou (art. 369 § 7). Les codes de Costa-Rica (art. 783) et du Mexique (art. 640) ajoutent : « Quand il y a plusieurs assureurs et qu'ils ne souscrivent pas tous la police en un même trait de temps, chacun d'eux mentionnera, avant de signer, la date à laquelle il signe ». « La date et l'heure » (*la fecha y hora*), dit l'art. 862 du code péruvien, et le même article ajoute : « Cette mention omise, tous seront présumés avoir signé l'acte en même temps (*acto continuo*), sans que les assureurs soient recevables à faire la preuve contraire ».

Les codes du Chili (art. 516), du Honduras (art. 514), de Guatemala (art. 405), du Salvador (art. 445) énoncent que toute police d'assurance (terrestre ou maritime) doit contenir la date, avec mention de l'heure (*con espresion de la hora*). Cette prescription est réitérée dans la partie spéciale des quatre codes (art. 1238 c. ch., 1235 c. hond., 1111 c. guat., 1155 cod. salv.) (2), où l'on lit en outre : « S'il y a plusieurs assureurs de la même chose, ils signeront la police simultanément ou successivement, chacun d'eux mentionnant, *dans ce dernier cas*, à quelle heure il signe »

(1) Avec référence à cette disposition, dans chacun des trois codes, par le premier article du titre des assurances maritimes. — (2) Ces quatre articles ajoutent : « quand même le voyage ne serait pas commencé ».

(art. 1243 c. ch., 1240 c. hond., 1116 c. guat., 1160 c. salv). La fixation de l'heure omise dans la police se fera au préjudice de la partie que cette omission favorise (art. 1250 c. chil., 1246 c. h., 1123 c. G., 1167 c. S).

L'article 738 du nouveau code espagnol débute en ces termes : « La police du contrat d'assurance (maritime) contiendra, outre les clauses que les parties jugeront à propos d'y insérer, les énonciations suivantes : 1° la date du contrat avec mention de l'heure à laquelle il a été conclu... ».

Le contrat ou police d'assurances énonce, disent les codes de la Turquie (art 176) et de l'Egypte (art. 174) : 1° l'année, le mois, le jour et l'heure où il est souscrit.

C'est une règle générale du droit commercial belge que la police d'assurance énonce la date du jour où l'assurance est contractée (art. 27 § 1 l. 11 juin 1874). Mais cette mention n'est pas plus substantielle en droit belge qu'en droit français.

En droit allemand, non-seulement on ne s'attache pas à *l'heure*, mais on répute « simultanées les assurances qui sont constatées par une police unique ou qui sont conclues le même jour » (art. 791 § 2 c. all.). Il y a là une simple présomption qui peut être détruite par la preuve contraire.

Le code danois de 1683, les codes russe (1) et finlandais ne contiennent pas de prescription relative à la date du contrat. Mais l'article 188 § 2 de ce dernier code est calqué sur l'article 791 § 2 du code allemand. D'après l'article 204 du code maritime suédois, « la police doit mentionner le jour et l'année ».

Le code italien énonce, dans sa partie générale, que la police doit être datée (art. 420). L'article 604 du même code, inséré dans la partie spéciale, se réfère d'ailleurs aux prescriptions de l'article 420.

En droit anglais, d'après une très-ancienne pratique attestée en 1783 par Emérigon, en 1877 par Arnould, chaque assureur appose à la date de sa signature la date même *(the day, month and year)* à laquelle il contracte (2). En outre, aux termes de la loi fiscale du 31 mai 1867 (art. 5), les *commissioners of Inland Revenue* doivent, avant que la police en blanc soit remplie ou avant que la feuille à timbrer soit remise avec le timbre *(delivered out stamped)*, y mentionner le jour, le mois, l'heure *of such issue or delivery*, sous peine d'une amende de cent livres.

Aux Etats-Unis, les polices portent toujours une date ; mais par

(1) D'après la formule initiale des polices de St-Pétersbourg, on énonce usuellement si le contrat est passé avant ou après midi. (von John, p. 273 et s). — (2) Il n'est pas question de l'heure.

dérogation au droit commun la preuve orale ou tout autre mode de preuve est recevable pour établir que la police est devenue l'instrument d'une convention obligatoire à un jour différent de sa date apparente (1).

On lit enfin dans le code civil du Bas-Canada (art. 2492) : « La police d'assurance maritime contient... la souscription de l'assureur avec sa date ».

1312. Le contrat « exprime le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire ». Ainsi s'exprime notre article 332, reproduisant, sauf un insignifiant changement de rédaction, le texte de l'Ordonnance.

En droit, il n'y a d'assurance possible et légale que celle où un assuré contracte en se nommant : en effet toute obligation, pour valoir, doit énoncer qui s'oblige (2). Toutefois il ne faut pas confondre l'assuré, c'est-à-dire celui qui, sur la police, contracte comme tel, avec celui pour compte ou dans l'intérêt de qui l'assuré peut avoir contracté.

En fait, l'assureur a généralement un intérêt à savoir envers qui il s'oblige et s'il traite avec un homme probe et solvable. « La personnalité des armateurs, a dit M. de Courcy, commentant l'art. 28 de la police française d'assurance sur corps, est certainement un des principaux éléments de l'appréciation du risque ».

Cette personnalité, cette appréciation seront plus sûrement déterminées par l'indication du domicile. L'assureur habite un pays neutre et l'assuré, je le suppose, est domicilié dans un pays qui fait la guerre à une grande puissance maritime : l'indication du domicile éclaire l'un sur les dangers de capture auxquels est exposée la propriété de l'autre, et l'omission peut être regardée comme une réticence sur une circonstance aggravante du risque (3). Toutefois il est évident que l'indication du domicile n'est pas substantielle.

Après quoi, le législateur invite l'assuré à déclarer s'il contracte pour son propre compte ou pour celui d'un tiers. Il prévoit l'hypothèse dans laquelle celui qui contracte sur la police agit en commissionnaire, c'est-à-dire en son nom personnel et pour le compte d'autrui. Dérogeant à la règle commune du droit commercial, l'article 332, sans lui enjoindre de nommer son commettant, lui prescrit d'indiquer qu'il contracte en qualité de commissionnaire. Pourquoi ? Les explications abondent. D'après les uns, celui qui a reçu une commission d'assurer des marchandises pourrait avoir sur le même navire des marchandises de même nature et, s'il n'in-

(1) Stone *v.* Ball, 3 Levinz, 348; Hall *v.* Cazanove, 4 East, 477 ; 1 Duer, Mar. Ins. 90 ; Phillips I, p. 27. — (2) Cresp, III, p. 322 et 323. — (3) Cf. Aix, 26 juin 1826. Rec. de M., t. VII, 1, 207.

diquait pas sa qualité de commissionnaire, resterait libre d'appliquer ou de ne pas appliquer, suivant l'événement, l'assurance à ses propres marchandises : la loi aurait voulu déjouer cette fraude (1). On ne peut faire assurer, disent d'autres (2), une chose dans laquelle on n'a pas d'intérêt, la loi proscrivant les assurances faites à titre de gageure ; par conséquent, celui qui fait assurer une chose sans y avoir intérêt doit agir pour le compte d'autrui : l'assureur, ainsi averti, ne pourra, lors du sinistre, opposer le défaut d'intérêt à l'assuré commissionnaire. L'assureur, dit-on enfin (3), sait ainsi que l'assuré n'a pas d'intérêt en risque, ce qui est certainement important à connaître pour lui.

Quoi qu'il en soit, nous allons commencer à saisir l'inconvénient du procédé législatif adopté en 1807. Cette énonciation n'est pas substantielle (4). Or, dans l'usage, on ne se conforme pas au vœu de la loi. *Alors même que l'assuré agit dans un intérêt propre*, on emploie dans la police une de ces formules : *pour compte d'amis* (5), *pour compte des intéressés*, *pour compte d'autrui*, *pour compte de la personne designée dans le connaissement*, *pour compte de qui il appartiendra*. Au moyen de ces formules, l'assurance peut, en cas de sinistre, être invoquée par celui qui l'a contractée ou par un tiers. Cet usage s'adapte d'ailleurs aux nécessités du commerce. En effet, au moment où une assurance est conclue, la propriété des marchandises est souvent indécise, parce qu'il y a des ventes conditionnelles, des ventes à livrer, des comptes en participation, etc. (6).

Nous parlerons un peu plus loin de certaines polices souscrites par des *commissionnaires en assurances*, commissionnaires sans commettants actuels et dont l'obligation se borne à dénoncer l'application des ordres qu'ils reçoivent.

Le lecteur aura sans doute remarqué que l'article 332 n'exige pas la mention du nom de l'assureur. C'est que, dans la pratique, l'assureur signe le contrat, tandis que, le plus souvent, l'assuré ne signe pas (v. ci-dessus, n. 1306).

1313. En Angleterre, une loi formelle (28 Geo. 3, c. 56) pres-

(1) Locre sur l'article 332. — (2) V. de Valroger, III, n. 1345. — (3) Lyon-Caen et Renault II, n. 2108. — (4) Émérigon, II, p. 55 ; Locré, t. IV, p. 27 ; Cresp, III, p. 144. — (5) « D'après les usages du commerce, l'expression *amis* ne s'entend jamais de négociants de la même place, mais seulement de correspondants residant au dehors. En consequence, dans le cas où il a été souscrit une police flottante sur marchandises, avec stipulation que les marchandises applicables à cette police sont toutes celles pour compte de l'assure ou pour compte d'*amis* lui ayant donne l'ordre d'assurer, l'assuré n'est pas fondé à appliquer à cette police des marchandises appartenant à un négociant de la même place » (Havre, 28 novembre 1864. Rec. de M.. 1864. 2, 186). — (6) De Courcy, D'une réforme internat. du dr. marit., p. 102 et 103.

crit d'insérer dans la police le nom ou les noms soit d'un ou de plusieurs des intéressés, soit de celui qui consigne ou reçoit en consignation l'objet de l'assurance (*the property to be insured*), soit de la personne ou des personnes résidant dans la Grande-Bretagne qui reçoivent l'ordre de souscrire la police et la souscrivent, soit de la personne ou des personnes qui donnent l'ordre à un agent immédiat de la souscrire. Mais les tribunaux anglais ont interprété cette loi rigoureuse dans un sens libéral, et la réduisent à une prohibition des polices en blanc (1). Aussi, dans la pratique, le nom usuellement inséré dans la police est celui du courtier (*insurance broker*) qui assure soit en son nom et pour son compte, soit en son nom et pour le compte de son commettant.

Phillips (2) énonce et développe la proposition suivante : *the party really interested as the assured in a marine policy does not always appear on the face of the instrument*. En effet, aux États-Unis, l'assuré est très souvent, mais non pas toujours nommé dans la police, car celle-ci peut être faite par la partie qui y est nommée pour son propre compte ou encore pour le compte d'un autre qu'elle nomme ou encore par un agent qui déclare seulement agir en sa qualité ou encore pour le compte de qui il appartiendra ou contient enfin une indication quelconque de l'intérêt qu'a dans le contrat une personne qui n'est pas la partie nommée.

D'après le code civil du Bas-Canada, « la police d'assurance maritime contient : le nom de l'assuré ou de son agent » (art. 2492 § 1). En droit hollandais, toute police (à l'exception de celles d'assurances sur la vie) doit contenir le nom de celui qui fait assurer soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers (art. 256 § 2. c. hol). Au Portugal, toute police d'assurance terrestre ou maritime doit contenir le nom et la profession de l'assuré (art. 1684 § 1 c. portug). L'art. 667 § 1 du code brésilien s'exprime en ces termes : « La police d'assurance doit contenir : 1° les noms de l'assureur et de l'assuré, celui-ci déclarant s'il assure pour son compte ou pour le compte d'un tiers, dont le nom peut être omis ; si l'assuré n'est pas nommé, le tiers qui fait l'assurance en son nom contracte un engagement personnel et solidaire (*fica pessoal e solidariamente responsavel*) ». Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 645 § 2) reproduisent l'article 256 § 2 du code hollandais. D après l'article 781 du code de Costa-Rica, le contrat d'assurance doit exprimer :... 2° les noms, prénoms et domiciles de l'assureur et de l'assuré ; 3° si l'assuré fait assurer sa propre

(1) « La police qui ne contient pas les noms des parties et qu'on nomme police en blanc (*policy in blank*) est prohibée par les lois ou rejetée par la pratique de tous les peuples commerçants » (Arnould, I, p. 223). — (2) I, n. 28.

chose ou s'il agit pour le compte d'un tiers ; 4° dans ce dernier cas, le nom et le domicile du propriétaire des choses assurées. De même au Mexique (art. 638 c. mex.). Le code péruvien ordonne de mentionner au contrat « les noms et domiciles de l'assureur et de l'assuré » (art. 369 § 1). Les codes du Chili (art. 516), du Honduras (art. 514), de Guatemala (art. 405), du Salvador (art. 445) énoncent que toute police doit contenir : 1° les noms et prénoms de l'assureur et de l'assuré et le domicile de l'un et de l'autre; 2° la déclaration de la qualité en laquelle l'assuré contracte. *La poliza del contrato de seguro contendra,* dit l'article 738 du nouveau code espagnol,... 2° *nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado;* 3° *concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por si o por cuenta de otro. En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro* (1). Les articles 176 § 2 du code turc, 174 § 2 du code égyptien prescrivent d'énoncer « le nom et le domicile de celui qui fait assurer, avec désignation de sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire ; et le nom et le domicile de l'assureur » La loi belge de 1874 décide (art. 27) que la police d'assurance énonce :... 2° « le nom de la personne qui fait assurer pour son compte ou pour le compte d'autrui ». Le code danois de 1683 prescrit aux courtiers d'inscrire sur leurs livres les noms de l'assureur et de l'assuré (l. IV, ch. VI, art. 4) (2). En Russie, le contrat d'assurance maritime doit contenir le nom des assurés (3). En droit allemand, celui qui contracte une assurance pour le compte d'autrui peut s'abstenir de désigner le véritable assuré dans la police (cf. art. 785 § 1 c. all). En droit suédois (art. 204 c. suéd.) et en droit finlandais (art. 175 c. finl.), la police doit énoncer le nom de l'assuré ou de son mandataire, sauf les modifications que peuvent apporter les conditions stipulées et la nature des conventions. Le code italien énonce dans sa partie générale (art. 420) que la police doit énoncer le nom et la résidence ou le domicile de l'assureur et de l'assuré.

1314. Le contrat, poursuit notre article 332, exprime « le nom et la désignation du navire, le nom du capitaine ». L'Ordonnance avait dit : « le nom du navire et du maître ».

Il s'agit avant tout, dans la pensée du législateur, des polices sur corps.

(1) Ainsi, en droit espagnol, quand l'assurance est faite pour le compte d'autrui, il faut nommer la personne pour le compte de laquelle cette assurance est faite. Mais cela n'est prescrit que *ademas de las condiciones que libremente consignen los interesados.* Nous ne croyons pas que la convention contraire soit exclue. — (2) La police est dressée d'après les mentions du registre spécial tenu à Copenhague et signée par les parties (conv. de 1746). — (3) Art. 894 § 1 c. russ. Trad. d'A. de St-Joseph.

« La police, disait Emérigon (1), doit contenir le nom du navire, afin que le sort des assureurs ne vague point dans l'immensité des événements et ne dépende pas de la volonté indéfinie de l'assuré. Ce point est essentiel ». Bornons-nous à dire qu'il est essentiel si l'on s'accorde pour assurer un navire déterminé. C'est pourquoi, dans toutes nos polices sur corps et notamment dans celles qui ont reçu depuis 1873 la dénomination de « françaises », nous trouvons, en tête et au-dessus des clauses imprimées les mots *navire*, *capitaine*, *voyage* avec des blancs à remplir, puis au bas des modèles une formule ainsi conçue : ... « *le soussigné*... assure à... demeurant à..., agissant pour compte de..., la somme de... sur corps et toutes dépendances généralement quelconques *du navire... nommé... Capitaine...* ».

Emérigon ajoutait (2) : « Il ne suffit même pas de désigner le nom du navire : il faut, de plus, en faire connaître la qualité, car il importe aux assureurs de savoir si le navire sur lequel ils prennent risque est, par exemple, une pinque ou un vaisseau à trois-mâts ». Il importe beaucoup, en effet. Toutes les nations maritimes possèdent maintenant une institution précieuse, celle d'un registre de classification des navires de commerce. Les navires y sont inscrits par ordre alphabétique, avec la date de leur construction, celle de leur carène et des grosses réparations, leur tonnage et une description sommaire de tout ce qui établit en quelque sorte leur personnalité ; l'appréciation d'experts spéciaux qui ont visité le navire est, en outre, résumée au moyen d'une cote. En France, le registre *Veritas*, bien qu'il ne soit qu'une institution privée, jouit d'une autorité très-considérable et très-justifiée (3). Les assureurs ont donc un moyen assez simple de se renseigner : quand on leur propose une assurance, ils se reportent au registre; après quoi, ils fixent leurs conditions suivant l'âge et la cote du bâtiment. Mais, pour qu'ils puissent se livrer à cette vérification et à ce calcul, il faut, avant tout, qu'ils aient été, toutes les fois qu'on eur propose une assurance sur navire déterminé, clairement renseignés sur l' « identité » du navire. C'est pourquoi où l'Ordonnance disait seulement : « le nom », le code dit : « le nom et la désignation ».

Mais l'assurance peut porter sur un ou plusieurs navires indéterminés, même dans les polices sur corps. S'il convient à quelque arma-

(1) Ch. II, sect. VII. — (2) ib. — (3) De même, en Angleterre, le *Lloyd's shipping Register*. — Independamment de son registre de classification, où les navires ne sont cotés qu'à la deman le des propriétaires, l'administration du *Veritas* publie un répertoire général où figurent sans cote, mais avec tous les signes de leur identité, les navires de tous les pavillons.

teur de faire assurer tous les navires qu'il expédiera de Marseille à Calcutta du 1er janvier 1886 au 1er janvier 1887 jusqu'à concurrence d'une certaine somme et qu'il plaise à une compagnie d'assurances de souscrire un pareil contrat, limité quant au temps des risques et quant à l'objet des risques, *in genere*, quoique les bâtiments ne soient pas spécifiés dans l'acte, ce contrat n'est pas nul. Un avenant de déclaration ou d'aliment peut s'appliquer au navire comme aux facultés, et, ce qu'ont avant tout voulu les rédacteurs de l'article 332, les parties ont contracté sur un risque sérieux. Les jurisconsultes français ne s'expliquent pas sur ce point, en général, avec toute la netteté désirable. Il n'en est pas de même, on le verra, des jurisconsultes anglais.

Même alors qu'il s'agit d'assurance sur navires déterminés, une simple erreur de nom ne suffirait pas pour entraîner la nullité, si l'identité du risque était déterminée par d'autres éléments et si l'assureur avait contracté réellement en connaissance de cause. *Error nominis alicujus navis*, enseignait Casaregis (1), *non attenditur, quando ex aliis circumstanciis constat de navis identitate.* Tous nos auteurs conviennent, disait Emérigon (2), qu'on ne doit pas pointiller sur le nom du navire, pourvu que l'erreur qui s'y est glissée n'empêche pas d'en reconnaître l'identité (3).

En nommant le capitaine, on détermine encore mieux l'identité du navire. En outre, comme il y a de bons et de mauvais capitaines, ce renseignement peut être utile aux assureurs pour le calcul exact des risques (4). Il est d'ailleurs évident que cette dernière mention n'est pas substantielle, même dans les polices sur corps. Les polices du Havre (art. 26) et de Bordeaux (art. 29) prennent la peine de dire que la manière dont le nom du capitaine est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance. Nous ne parlons pas en ce moment, bien entendu, des fausses déclarations qui peuvent induire l'assureur en erreur sur l'étendue des risques.

Dès le seizième siècle, Straccha, Cleirac et d'autres auteurs (5) en font foi, on faisait suivre usuellement le nom du capitaine de la clause *ou autre pour lui*. En vertu de cette clause, « il est permis aux armateurs, même avant le départ du navire et sans l'avis ni le consentement des assureurs, de donner le commandement à tout autre capitaine que celui qui était déjà expressément désigné dans la police », sans qu'ils puissent, bien entendu, le choisir en-

(1) Disc. 1, n. 159. — (2) Chap. VI, sect. II. — (3) *Sic* arrêt du parlement de Provence du 2 mai 1750. — (4) « Les connaissances, l'expérience, la moralité même du capitaine sont prises en sérieuse considération pour l'appréciation du risque dont les assureurs prennent la responsabilité » (Bordeaux, 17 février 1880. Mémor. de jurispr. commerc. et marit. de Bordeaux, 1880. p. 93). — (5) Conf. Emérigon, ch. VII, sect. I.

dehors des catégories autorisées par le contrat (1). Ainsi Casaregis estime que la clause ne comprend pas le capitaine d'une nation différente. surtout d'une nation qui est en guerre avec une autre (2); M. de Valroger (3) fait observer que le capitaine devrait avoir au moins les conditions requises pour exercer un commandement, etc. Les polices françaises sur corps réagissent d'ailleurs manifestement contre l'abus et même contre l'usage de cette ancienne clause (4).

Aux mots « ou tout autre pour lui » succède quelquefois la clause additionnelle « reçu ou non reçu » (5). Cette clause n'autorise pas l'armateur à confier, dès le départ, son navire au premier venu. Mais, ainsi que l'enseigne M. de Valroger (6) elle couvre : 1° la responsabilité de l'armateur quand le capitaine est, en cours de voyage, sous le coup d'une nécessité, remplacé par un homme de l'équipage ; 2° dans tous les cas, la responsabilité des chargeurs, qui n'ont pas le choix du capitaine.

Nous avons surtout parlé, jusqu'à présent, des polices sur corps. Or il est évident que la désignation du navire n'est pas substantielle, quoique souvent très utile (7), dans les polices sur facultés. Le navire n'est plus l'objet direct de l'assurance, mais seulement le lieu des risques. Les sieurs R... avaient fait assurer des caisses d'opium chargées sur un navire autrichien, désigné sous le nom d'*Hanau* ou *Anna*, ou *tel nom qui plus exact serait*. La cour d'Aix put juger le 16 avril 1839 que, les assurés ayant fait connaître aux assureurs leur incertitude sur le véritable nom, ceux-ci n'étaient pas « recevables à se plaindre de l'insuffisance de la désignation ». En principe, alors même que les parties n'ont pas indiqué leur intention de faire une assurance *in quovis*, le contrat ne sera pas, pour omission du nom du navire, annulé comme manquant d'un de ses éléments essentiels (8) Il pourrait l'être, si les parties avaient eu

(1) Rennes, 11 juin 1869. D. 71.2. 126. — (2) Parce que la nationalité du capitaine pouvait amener la confiscation du navire. *Sic* sentence de l'amirauté de Marseille de janvier 1763. — (3) III, n. 1352.— (4) V. l'article 3 § 1 de ces polices. — (5) Cf. Aix, 16 avril 1839. D. v° Dr. mar., n. 1492; Bordeaux, 29 mars 1848. D. 48, 2, 70. « Le capitaine peut être non reçu et remplacé », lit-on dans l'article 26 § 1 de la police du Havre. *Junge* police de Bordeaux, art. 29. — (6) ib. — (7) Voici, par exemple, la police de Constantinople, dont le modele nous est donné dans le recueil de Victor von John, p. 63. On y lit : « La présente police a été arrêtée à la prime de ... 0/0, à la condition de ne pas charger sur des navires cotés au-desous de 5/6 1. 1. au bureau *Veritas* ou de A, I. dans le registre du Lloyd anglais », On conçoit quel intérêt les assureurs, même sur facultés, ont à être exactement renseignés. — (8) *Contra* de Valroger, III, n. 1351. On peut citer à l'appui de l'opinion de M. de Valroger un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 16 décembre

l'intention effective de désigner le chargement par le nom du navire: on entendait, par exemple, assurer tout le chargement du navire St-Nicolas. Si le navire n'est pas désigné dans la police ou s'il y est si mal désigné qu'on ne puisse pas s'y reconnaître, il en résulte une indétermination de la marchandise elle-même, qui est contraire à l'intention des contractants.

En outre, on assure souvent des marchandises sans désignation du navire sur lequel elles sont chargées : c'est l'assurance *in quovis* ou *sur navire indéterminé*. « Si on ignore dans quel navire les effets qu'on a en pays étranger seront chargés, disait Emérigon (1), on les fait assurer *in quovis* ». L'article 337, que nous commentons plus loin, n'autorise expressément les assurances *in quovis* que si le chargement est fait pour l'Europe. « Il est difficile, remarque M. de Courcy (2), de ne pas sourire aujourd'hui de cette rédaction archaïque, qui fut, en son temps, œuvre de bon sens ». En effet cette disposition n'est plus interprétée dans un sens limitatif, et il importe peu que le chargement soit fait pour l'Europe ou pour une autre partie du monde. On trouve dans toutes nos polices sur facultés un membre de phrase ainsi conçu : « Si l'assurance est faite sur navires à désigner.... » (3) ou : « En cas d'assurance sur navires non désignés » (4) ou : « Si l'assurance est faite *in quovis*. soit sans désignation de navire... » (5) ou : « Si l'assurance est faite sur navires indéterminés... » (6) ou: « Si l'assurance est faite sur navire ou navires indéterminés... » (7).

Souvent encore. on fait assurer une somme déterminée sur toutes les marchandises que l'assuré pourra charger, dans un navire quelconque, soit pour une période, soit pour un voyage fixés par la convention. C'est une variété extensive de l'assurance *in quovis* et ces sortes de polices sont appelées *polices flottantes* ou d'*abonne-*

1859 (Rec. de M., t. 37, 1. 350), confirmé par la cour d'Aix le 23 février 1862 (Rec. de M., t. 40, 1.48). Soixante-cinq balles manufacturées devaient être, d'après un avenant, chargées sur le vapeur *Thessalia* « ou son plus véritable nom » ; elles le furent sur le navire *Aios Nicolaos*. Le tribunal de commerce jugea que l'addition des mots « ou son plus véritable nom » ne transformait pas le contrat en une assurance *in quovis* et que la désignation du navire avait pour objet, dans une assurance sur facultés, d'attacher à un corps certain et determiné, qui doit servir de moyen de transport, les risques assumés par les assureurs. Toutefois la cour d'Aix eut soin de constater, dans son arrêt confirmatif, que, d'après les circonstances du fait, les assureurs avaient été induits en erreur sur le navire indiqué, ce qui dissipait toute contradiction entre la jurisprudence de 1839 et et celle de 1862.

(1) Ch. VI, sect. IV. — (2) Quest. I, p. 378. — (3) Pol. de Bordeaux, art. 10. — (4). Pol. du Havre, art. 15. — (5) Pol. de Marseille, art. 7. — (6) Pol. de Nantes, art. 10. — (7) Police de Paris, art. 7.

ment. « De nos jours, on souscrit des polices d'abonnement d'un an, de deux ans, de cinq ans, qui couvrent tous les chargements à faire pour toutes destinations quelconques » (1).

Il est de toute évidence que, dans ces sortes d'assurances, la désignation du capitaine n'est pas essentielle (2). Elle est, le plus souvent, impossible.

Il peut être utile non seulement de désigner le navire, mais encore de déterminer le rapport qui l'unit aux facultés. Aucune expression n'est indifférente dans la détermination de ce rapport, et nous conseillons aux négociants de surveiller, à ce point de vue, la rédaction des polices. Par exemple, a-t-on dit que les marchandises seraient chargées *sur* ou *dans* le navire? Il n'est pas indifférent d'employer l'une ou l'autre expression, ainsi que l'ont jugé la cour de Paris le 20 janvier 1870 et, sur pourvoi, la cour de cassation le 15 avril 1873 (3).

1315. Le contrat, poursuit l'article 332 (4), exprime « la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets qu'on fait assurer ».

Il est utile, dans un grand nombre de cas, de désigner, dans les polices sur facultés, la nature et l'espèce des marchandises. Que le lecteur veuille bien se reporter à notre tome IV, p. 388 et 389; il y verra que, aux termes de la police française, les avaries de certaines marchandises sont remboursées sans franchise; que, pour les autres, la franchise est, suivant les catégories, de 3, de 5, de 10 ou de 15 0/0. Certaines compagnies, remboursant uniformément, par exemple sous une franchise de 2 0/0, les avaries sur toutes les marchandises, ont un moindre intérêt à la détermination de la nature et de l'espèce (5). Mais cet intérêt subsiste encore, soit parce que, en droit, l'assurance des marchandises dési-

(1) De Courcy, ib. — (2) On lisait dans la police flottante sur l'interprétation de laquelle il fut statué par la cour de Rouen le 16 janvier 1877 et, après pourvoi, par la cour de cassation le 18 novembre 1879 (v. D. 80, 1. 196) « Navires *à désigner*; capitaines *dito* ». — (3) « Attendu, dit la cour de cassation (D. 73, 1, 432), qu'il est constaté en fait par l'arrêt attaqué que les barils assurés ont péri parce qu'ils étaient sur le pont et que ce mode de chargement qui expose les colis à un risque exceptionnel n'était pas autorisé par la police qui assure les colis non *sur*, mais *dans* le navire; d'où cet arrêt conclut, par interprétation des clauses de cette police, que ce risque exceptionnel n'était pas compris dans les risques acceptés et couverts par elle; qu'en jugeant dans cet état des faits que K... n'avait aucune action contre la Cie l'*Egide*, la cour de Paris n'a contrevenu à aucune loi ». — (4) Nous intervertissons à dessein l'ordre des alinéas, qui ne nous semble pas logique. — (5) V. dans le commentaire des polices françaises par M. de Courcy, la note de la p. 295 sur les polices flottantes des messageries nationales.

gnées est restreinte aux marchandises de l'espèce indiquée dans la police, soit parce qu'il importe de préciser si le chargement ne contiendrait pas des marchandises dangereuses, etc. C'est pourquoi, si la détermination des marchandises a été dans l'intention des parties contractantes, l'une et l'autre sont recevables à en critiquer l'indétermination et peuvent y être fondées. C'est ce que deux exemples feront comprendre. Un sieur C... avait fait assurer 50.000 fr. sur blés à transporter par *l'Efrosini* : en fait, le chargement se composait de seigle et de blé. Le tribunal de commerce de Marseille jugea le 14 décembre 1855 au profit des assureurs que la désignation n'était pas suffisante et que l'assurance était limitée au blé (Rec. de M. t. 33. 1 364); la cour d'Aix décida au contraire le 24 juillet 1857 que le mot blés, surtout employé au pluriel, embrassait le seigle, qui est un blé inférieur, et donna gain de cause à l'assuré. Mais la police aurait pu être autrement interprétée. Les assureurs ne réussirent pas mieux à faire annuler une police par la cour de Paris, le 25 novembre 1875, pour désignation insuffisante de la marchandise : l'arrêt leur répondit soit que l'assurance, étant faite simplement « sur facultés », comprenait toute espèce de marchandises, soit que, tout ayant été assuré dans l'espèce moyennant une prime fixe et invariable, ils étaient sans intérêt à critiquer l'indétermination. Mais il en aurait été autrement si la prime avait été variable et adaptée à différents types.

Cela posé, les contractants peuvent aussi avoir l'intention de ne pas déterminer la marchandise. « La nécessité, dit M. J. V. Cauvet (I, n. 203), a donné lieu à une espèce d'assurance dans laquelle on n'indique que les deux termes du voyage et le nom du destinataire ». En effet, dans les polices *in quovis* et dans celles qui s'en rapprochent, l'indétermination peut aussi bien porter sur les facultés que sur le navire. Cela se comprend aisément : un négociant qui attend un chargement de retour et veut prendre ses précautions en le faisant assurer ne connaît pas toujours au juste la composition de ce chargement. Et les *commissionnaires en assurances*, étrangers aux facultés qu'ils font garantir, ne les recevant ni les expédiant, sollicitant au dehors des ordres d'assurance sur des marchandises qui sont adressées quelquefois à des inconnus, par conséquent ayant figuré d'abord dans une police flottante pour appliquer plus tard à n'importe quoi les ordres qu'ils recevront... peut-être ! Il est clair que, dans de semblables contrats, l'indétermination des marchandises est la règle. Citons, entre autres formules, celle d'une police signée par plusieurs compagnies de Paris : « Le soussigné assure à M... agissant pour compte de qui il appartient la somme de... au

maximum par navire *sur facultés en quoi qu'elles puissent consister* pour le compte des sieurs assurés ou à leur consignation, etc ». Cette indétermination est légale (cf. art. 337 § 2). Nous verrons plus loin que, dans l'assurance *in quovis* proprement dite, le contrat est valable « indépendamment de toute déclaration », pourvu que le chargement se soit opéré dans les conditions de la police.

Le mot *cargaison* est un terme générique, embrassant tout ce qui est chargé (1). Le mot *facultés* est pris aussi dans un sens très-large ; il signifie le contenu, par opposition au *corps* qui signifie le contenant (2) : il a même été jugé par le parlement de Provence le 16 mai 1778 que le mot *facultés* comprenait des nègres achetés en Guinée et embarqués pour les îles françaises ! Quelques législations étrangères exigent la spécification de certaines marchandises, par exemple des bijoux, de l'argent monnayé, etc. (3). « A l'égard de l'argent monnayé et des bijoux dont le transport n'est pas prohibé, disait Emérigon (4), il suffit qu'on en ait dressé un connaissement en due forme pour qu'ils soient compris dans l'assurance généralement faite sur *facultés* ou *marchandises* ». Il en est de même aujourd'hui. C'est ainsi qu'on lit dans la police de Nantes (*observations générales*) : « Les assurances sur marchandises les comprennent toutes, de quelque nature qu'elles soient ».

Le code ajoute : « la *valeur* ou l'*estimation* de la chose assurée ». Cette évaluation n'est pas nécessaire, et l'article 339 prévoit le cas où elle ne serait pas faite. En outre, quand elle a été faite, elle ne lie pas, on le verra plus loin, les contractants. La police est dite « ouverte » ou « évaluée » selon qu'elle n'évalue pas ou qu'elle évalue les marchandises. Est-elle ouverte ? Il y a lieu d'appliquer la règle de l'article 1315 c. civ. et c'est à l'assuré, s'il veut se faire indemniser d'une perte, de prouver la valeur de l'objet perdu. Est-elle évaluée ? Le contrat forme désormais le titre de l'assuré, et il appartient à l'assureur de contester l'estimation convenue (v. ci-dessous, n. 1445).

Si l'estimation est suivie de la clause « valeur déclarée », il est présumable que les assureurs ont entendu ne pas agréer l'évaluation et, par conséquent, les contractants sont restés sous l'empire du droit commun.

Valin disait (5) : « L'estimation du navire est toujours faite par la police, et il est même d'usage de stipuler que le montant de l'estimation tiendra lieu en tout temps de capital à l'assuré ; ce

(1) Emérigon, ch. X, sect. I. — (2) ib. — (3) V. ci-dessous, par exemple (n. 1316), l'art. 177 du code finlandais.— (4) Ch. X, sect. II.— (5) II, p. 147.

qui est un très-grand avantage pour lui, attendu que le navire dépérit nécessairement dans le voyage le plus heureux... Par rapport aux marchandises, l'usage était autrefois d'en faire l'estimation aussi par la police, comme il résulte des art. 13 et 14 du même ch. II du Guidon ; mais on le pratique rarement aujourd'hui, soit pour éviter les surprises, soit parce que la valeur courante des marchandises est plus connue en général (1) ». Cela est encore vrai aujourd'hui, dit M. de Valroger (2). Nous craignons que ce jurisconsulte ne se trompe. La pratique, au témoignage de M. de Courcy (3), a repoussé cette disposition de la police « française » que nous citions tout à l'heure : « la pratique, dit-il, *impose ses estimations* sans contrôle, vaille plus, vaille moins, sans qu'il soit besoin de justification de valeur. Il y a un luxe, une émulation de formules de la part des rédacteurs pour bien expliquer qu'on entend échapper à toute justification. Si vous opposez des résistances incommodes, on ira frapper à d'autres portes ; il s'en trouvera d'ouvertes. Il s'en trouve en effet, et les assureurs circonspects qui voudraient résister sont entraînés à regret, sous peine de chômer ». Il est difficile de croire, après avoir lu cette tirade, qu'on pratique rarement, aujourd'hui comme au temps de Vallin, l'estimation des marchandises.

1316. Crump (4), énumérant les *statements* que la police d'assurances maritimes doit contenir, en droit anglais, s'exprime en ces termes : *the policy should state...* 3. *The subject insured* (la chose assurée); 5. *The name of the ship and master where known* (le nom du navire et du maître quand ils sont connus).

Sans la première de ces deux énonciations, la police lui paraît être entachée d'une nullité radicale (*absolutely null and void*). Nous lisons en effet dans la police-type ou statutaire dite du *Lloyd* (5) : «.,. sur toute espèce de facultés et marchandises et aussi sur le corps, les agrès, apparaux, canons, munitions, artillerie, chaloupe et toutes autres fournitures (*other furniture*) du et dans le bon navire ou *vaisseau*...». Cette formule répond, d'après Arnould (6) à « toutes les exigences du commerce moderne ». On la conserve intacte (*entirely unaltered*), même quand l'assurance porte sur un objet distinct, mais en inscrivant au *recto* de la pièce (7),

(1) En outre la valeur du navire peut toujours être fixée au moment du départ ; il n'en est pas ainsi pour les marchandises, lorsqu'il s'agit, par exemple, de marchandises de retour. — (2) III, n. 1355. — (3) Quest. II, p. 314. (4) n. 375. — (5) Cette police est, qu'on veuille bien le remarquer, à toutes fins : elle s'applique à la fois au *corps* et aux facultés. —(6) I, p. 238. — (7) Si la mention avait été mise au *verso*, elle serait sans valeur à moins d'être rappelée au *recto*.

soit au pied, soit en marge *the statement of the real nature of the subject matter* ; par exemple : *on ship* (sur corps), *on freight* (sur fret), *on bottomry* (sur prêt à la grosse), *on 100 bales of cotton marked, etc.* (sur cent balles de coton marquées, etc.) (1).

Le navire doit être exactement désigné (*correctly described*); mais une erreur de nom qui ne serait-pas de nature à induire l'assureur en erreur n'entraînerait pas la nullité de la police (2). Bien plus, la police statutaire contient cette clause : « et par quelque autre nom ou par quelques autres noms que ledit navire ou son maître soit ou puisse être nommé » (*or by whatsoever other name or names the same ship or the master thereof is or shall be named and called*), A ce propos, Arnould fait observer qu'il faut bien, dans la pratique (3), déroger, de temps à autre (4), à la règle de droit d'après laquelle le navire doit être nommé dans la police : par exemple, alors que, la marchandise étant expédiée des pays lointains. le consignataire, désireux de ne pas la laisser partir non assurée, ignore encore le nom du navire qui va la transporter. La clause « *on board any ship or ships* » permet de ne pas déterminer le navire (5). Cette clause une fois insérée, la police n'est plus annulable pour désignation incomplète ou inexacte du navire (6). Quant à la mention du nom du capitaine, elle n'est pas plus substantielle qu'en droit français (7), et la loi commerciale anglaise ne diffère pas de la nôtre. La clause anglaise : *or whoever else shall go for master in the said ship* correspond à la formule française *ou autre pour lui.*

La police est soit ouverte (*open*), soit évaluée (*valued*). Dans le premier cas elle ne contient pas, dans le second elle contient l'évavaluation de l'objet assuré. On trouve dans la police statutaire une phrase généralement désignée sous le nom de *valuation clause* et qui est ainsi conçue : « Ledit navire, etc. et lesdites marchandises, etc. en ce qui concerne l'intérêt qu'y ont les assurés, par convention entre les assurés et les assureurs liés par cette police,

(1) Moyennant ces mentions spéciales, la police s'ajuste à l'espèce, et tout ce qui s'y trouverait d'incompatible avec l'objet de l'assurance est véritablement annulé (Alg. Jones). — (2) Crump, n. 377. *Sic* Ionides *v.* Pacific Fire and Mar. Ins. co., L. R., 7 q. B. 517 ; Le Mesurier *v.* Vaughan, 6 East, 382 ; Hall *v.* Molineaux, 6 East, 385. — (3) *A relaxation of the rule requiring the insertion of the name of the ship in the policy is permitted* (I, p. 240). — (4) *Circumstances may frequently arise* (ib). — (5) Cf. Crump. — (6) Ionides *v.* Pacific Ins. Co. (précité) ; Robinson *v.* Touray, 3 Camp. 158. — (7) Arnould I, p. 241 ; Crump, p. 219.

sont et seront évalués à... ». La police est-elle ouverte ? Les parties biffent la partie finale de cette clause à partir des mots *par convention*, et les remplacent par une désignation quelconque de l'objet assuré, sans évaluation(1). Est-elle évaluée? L'évaluation est insérée dans l'espace blanc qui suit immédiatement les mots *valued at* (2). Quand les parties ne veulent pas assurer l'objet du contrat pour toute la valeur agréée, elles biffent les mots *valued at* et les remplacent par la double indication de la somme assurée et de l'évaluation (*500 livres sur un navire évalué à 1000 livres*). Elles peuvent d'ailleurs, tout en contractant une assurance de *valeur agreee*, ne pas inscrire dans la police l'évaluation de l'objet assuré ; ce qui a lieu fréquemment quand il s'agit, par exemple, de marchandises expédiées dont le destinataire ignore la valeur ; elles se réservent alors de compléter la convention par une évaluation ultérieure, au moyen de la clause *on goods to be thereafter declared and valued* (sur marchandises à déclarer et à évaluer ultérieurement). Quand la police est ouverte, chacun est admis à prouver la valeur de l'objet perdu ; quand elle est évaluée, l'évaluation lie les parties contractantes (mais non les tiers), le cas de fraude excepté (3).

Ces règles du droit anglais s'appliquent généralement aux États-Unis. On lit dans la police de New-York (sur facultés) (4) : «...sur toute espèce de marchandises légales, chargées ou devant être chargées, sur le bon navire... dont... est capitaine pour le présent voyage, et cela quand bien même le nom du navire ou celui du capitaine serait changé... Les marchandises assurées par la présente sont évaluées (prime comprise) à... ». Formules analogues dans les polices de la Nouvelle-Orléans (5), de Philadelphie (6), de San

(1) La formule est alors ainsi conçue, par exemple : « The said ship, etc, goods and merchandises, etc for so much as concerns the assured in this policy *are freight* ». « Cette formule embarrassée, dit M, Alg. Jones, signifie que l'objet assuré est le fret seul. On ajoute à la désignation de l'objet les indications nécessaires pour le déterminer dans le cas où il pourrait y avoir incertitude à cet égard, telles que l'espèce et la marque quand il s'agit de marchandises » (*Bull. de la soc. de lég. comp*, ann. 1879, p. 496). — (2) Il est prudent d'agir ainsi pour qu'il n'y ait aucun doute sur l'intention des parties ; mais cette règle peut être enfreinte sans que l'evaluation soit non avenue (Alg. Jones, ib., p. 494). — (3) This valuation is agreed to be final and conclusive *between assured and assurers*... except in cases of fraudulent over-valuation (Arnould, I, p. 243). — (4) V. von John, p. 177. — (5) V. von John, p. 171. — (6) Ib., p. 210 et s. Toutefois, dans cette police, on ne retrouve plus la phrase : « Les marchandises évaluées par la présente sont évaluées à... »

Francisco (1), etc. Phillips fait observer qu'une même police peut être à la fois ouverte et évaluée : par exemple quand, le navire et le fret étant assurés, le premier est évalué, le second ne l'est pas ou quand il n'y a d'évalué qu'une partie des marchandises. L'évaluation faite sans fraude est la loi des contractants et la grande surélévation du prix dans les estimations n'est pas, à elle seule, une démonstration de l'intention frauduleuse. Le navire et le fret sont usuellement évalués ; les marchandises sont plus souvent assurées dans des polices ouvertes parce qu'on les évalue ensuite à l'aide des factures ou des prix courants. Dans la police ouverte, il incombe à l'assuré de prouver, en cas de perte, la valeur de l'objet assuré (2). L'assureur qui a laissé dans la police la valeur de la chose assurée en blanc n'est pas recevable à soutenir que la détermination de cette valeur était indispensable à la validité du contrat (1877. Bardwell *v.* Conway and Fire Ins. Co. 122 Massach. 90) (3).

Le code civil du Bas-Canada (art. 2492) énonce que la police d'assurance maritime contient « la désignation de la chose assurée, le nom du vaisseau et celui du maître, excepté lorsque l'assurance est prise sur un bâtiment ou des bâtiments généralement ». Les articles 2533 et 2534 du même code établissent conformément aux principes du droit anglo-américain comment se détermine la valeur du bâtiment ou des marchandises assurées « sous une police à découvert ».

D'après l'article 256 du code hollandais (4), toute police doit contenir une désignation suffisamment claire de l'objet assuré. La police d'assurance maritime doit, en outre, contenir (art. 592) le nom du capitaine, le nom et la désignation du navire et, quand c'est le navire qui est assuré, s'il est construit en bois de sapin ou la déclaration que l'assuré ignore ce fait. Toutefois (art. 595) l'assuré qui ignore sur quel navire sont chargées des marchandises qu'il attend de l'étranger est dispensé de désigner le capitaine ou le navire pourvu que son ignorance soit déclarée dans la police, ainsi que la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre qu'il a reçue : dans ce cas, l'assurance ne peut être faite que

(1) Ib., p. 243. La première police de San Francisco contient la clause suivante : « Si l'évaluation n'est point écrite ci-dessus, l'objet assuré sera estimé à son prix de facture à bord » *(is hereby valued at invoice cost on board).* — (2) V. tout le chapitre XIV du traité de Phillips. — « L'évaluation », dit le projet de code civil de l'État de New-York, qui regit Dacota et la Californie, « dans la police d'assurance maritime fait loi entre les parties en ce qui concerne le règlement de la perte soit partielle, soit totale, si l'assuré a un intérêt en risque et qu'il n'y ait pas fraude de sa part... » — (3) Un. St. Dig. 1878. — (4) Applicable aux assurances en général, si ce n'est aux assurances sur la vie.

pour un temps déterminé. Si l'assuré (art. 596) ignore l'espèce de marchandises qui lui sont envoyées ou consignées, il peut les faire assurer sous la dénomination générale de marchandises (1). D'après les principes généraux du droit néerlandais, « si la valeur des objets assurés n'a pas été exprimée par les contractants dans la police, elle pourra être constatée par tous les moyens de preuve » (art. 273) : « si cette valeur a été énoncée, le juge pourra néanmoins ordonner à l'assuré la justification ultérieure de la valeur exprimée, dans les cas où l'assureur donnerait des raisons faisant naître une juste présomption de l'exagération de la valeur; l'assureur pourra, dans tous les cas, prouver cette exagération en justice » (art. 274) : « cependant (art. 275) lorsque l'objet assuré a été préalablement apprécié par experts nommés par les parties et au besoin assermentés par le juge, l'assureur ne pourra contester l'appréciation, si ce n'est en cas de fraude et sauf les exceptions particulières faites par la loi ». Nous verrons plus loin jusqu'à quel point ces règles ont été modifiées dans la section II du titre IX du livre II, intitulée « évaluation des objets assurés » (2).

Les rédacteurs du code portugais (art. 1685, 1688, 1689) reproduisent les dispositions du code hollandais. La section III du titre des assurances, sur laquelle nous reviendrons, est intitulée : *Da avaliaçao dos objectos segurados*. Bornons-nous à dire en ce moment que, d'après l'article 1728, la valeur des objets assurés portée sur la police ne fait foi, en cas de contestation, que si elle a été estimée par des experts nommés par les parties (*nao faz fé... salvo tendo sido fixado por arbitradores*) : à défaut de cette évaluation, la valeur des objets assurés est établie par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale.

Au Brésil, la police doit exprimer le nom, l'espèce et le pavillon du navire, ainsi que le nom du capitaine, sauf le cas où l'assuré ignore le navire sur lequel le chargement a eu lieu (art. 667 § 2 c. br.), la nature et la qualité de l'objet assuré ou sa valeur fixe

(1) « Cette assurance (art 596 § 2) ne peut comprendre l'or ou l'argent monnayé, les lingots de mêmes matières, les diamants, perles, bijouterie et les munitions de guerre. » — (2) Voici la formule d'une des polices d'Amsterdam : « ...Et ce, sur tous objets, effets ou marchandises préparés ou non et, dans le dernier cas, soit qu'il nous en ait été ou non donné connaissance, chargés ou à charger dans le navire (que Dieu préserve) nommé... et dont le patron est... ou tout autre capitaine ou patron en son lieu ou de toute autre manière dont le nom du patron serait orthographié, écrit ou épelé; ou quelle que soit la désignation ou l'espèce dudit navire ». V. pour de plus amples détails le texte des polices d'Amsterdam dans l'ouvrage de V. von John, p. 7 et suiv. — (3) Sauf addition des mots « salvo convençao em contrario » au deuxième alinéa de l'art. 1689, qui reproduit l'art. 595 § 2 du code hollandais.

ou estimée (*o seu valor fixo ou estimado*) (art.667 § 3). Toutefois si l'assuré ignore la nature des marchandises qui doivent composer le chargement ou le navire sur lequel le chargement a eu lieu, il peut néanmoins faire valablement assurer sous la dénomination générique de *facultes* dans le premier cas et avec la clause *sur un ou plusieurs navires*, dans le second. L'assuré n'est plus alors tenu de désigner le nom du navire (art. 670) (1). Sous la dénomination générale de « facultés » ou de « chargement », on ne comprend pas les objets précieux ni les munitions de guerre, qui ne sont pas englobés dans l'assurance à moins d'une spécification expresse (art. 672). La valeur de l'objet assuré doit être déclarée, quant à son chiffre, dans la police même, à moins que l'assuré n'en ait pas la connaissance exacte ; dans l'assurance sur navire, cette déclaration est nécessaire et, si elle n'est pas faite, l'assurance est sans effet; dans les assurances sur marchandises, si l'assuré n'a pas une connaissance exacte de la véritable valeur, il suffit que la valeur déclarée soit tenue pour estimative (art. 692).

Le code de Costa-Rica (art. 781) exige les mêmes mentions que notre article 332, mais un peu plus détaillées (2). La signature de la police par les assureurs fait présumer (art. 796 § 1) qu'ils en approuvent les évaluations (3). De même au Mexique (cf. art. 638 et 651 c. mex.) et au Pérou (art. 861, 869 et 875 c. péruv.). Les codes de Buenos-Ayres (art. 1317) et de l'Uruguay (art. 1327) prescrivent d'énoncer dans la police le nom du capitaine ou de celui qui le remplace, celui du navire et la désignation de son pavillon et, en cas d'assurance sur le navire, les matériaux employés à sa construction, s'il est doublé en cuivre (*si esta o no forrado en cobre*) ou la déclaration que l'assuré ignore ces circonstances. Quand l'assuré ignore la nature des marchandises chargées et quel navire les transporte, il peut employer l'expression générique *efectos* et la clause *uno o mas buques*, sans recourir à des désignations plus précises (art. 1321 c. arg., 1331 c. urug.). En principe, la valeur de la chose assurée doit être expressément déterminée dans la police, mais conformément aux principes généraux (art. 1351 c. arg., 1361 c. urug.) (4) : c'est seulement pour l'assurance sur corps que le

(1) Il lui suffit de déclarer qu'il l'ignore et, s'il fait assurer pour le compte d'autrui, de mentionner la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre qu'il a reçue. — (2) § 5 El nombre, porte, pabellon, matricula, arramento y tripulacion de la nave en que se hace el trasporte de las cosas aseguradas ; § 6 El nombre,apellido y domicilio del capitan ; § 10 La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados ; § 11 Las marcas y numeros de los fardos, si las tuviesen. — (3) Nous verrons plus loin quand et jusqu'où la preuve contraire leur est réservée.— (4) Art.660 § 2.A defaut d'évaluation, la valeur des effets assurés peut être établie par tous les moyens de preuve

contrat est sans effet s'il n'y a pas détermination de valeur (art. 1352 c. arg., 1362 c. urug) (1).

Toute police doit contenir la désignation claire et précise des objets assurés, disent dans leur partie générale les codes du Chili (art. 516), du Honduras (art. 514), du Salvador (art. 445), de Guatemala (art. 405). En matière maritime, la police doit spécialement exprimer : 1° les nom, prénoms et domicile du capitaine ; 2° le nom du navire, ses port, pavillon, matricule, armement, équipage, si l'assurance porte sur le navire même ou sur les marchandises qui constituent son chargement ; dans le premier cas l'assuré indiquera le bois avec lequel a été construit le navire, s'il est doublé de cuivre ou non, ou déclarera qu'il ignore ces circonstances (art. 1238 c. chil., 1235 c H., 1155 c. S., 1111 c. G.).

Toutefois l'assuré qui ne connaît pas l'espèce de marchandises qu'il attend ou le navire qui doit les transporter pourra conclure l'assurance. dans le premier cas sous le nom générique de *marchandises*, dans le second avec la clause *dans un ou plusieurs navires*, à la condition de déclarer dans la police qu'il ignore ce qui en est et de donner la date et la signature des ordres ou lettres d'avis qu'il aurait reçus (art. 1247 § 1 c. chil., 1244 § 1 c. hond.. 1164 c. S., 1120 c. G.). Par le fait de la signature, les intéressés sont présumés avoir approuvé les évaluations de la police ; toutefois cette évaluation pourra être discutée conformément aux principes énoncés dans la partie générale (2) (art. 1222 c. chil., 1219 c. H., 1095 c. G., 1139 c. S.). D'après l'article 15 de la police de Valparaiso (3), il incombe à l'assuré d'établir, en cas de sinistre, la valeur des effets compris dans l'assurance.

admis en matière commerciale. Art. 661 § I. L'évaluation de la police ne fait pas foi, en cas de contestation, si elle n'a pas été faite par des experts nommés par les parties. Art. 662. La clause *valga mas o menos* (vaille plus, vaille moins) ne décharge pas l'assuré des conséquences de la fraude et n'empêche pas de prouver que la valeur réelle est inférieure de 25 0/0 au prix fixé dans la police.

(1) En tête de la police de Buenos-Ayres et Montevideo (V. von John, p. 51), on lit les indications suivantes : *Buque* (navire)... ; *Bandera* (pavillon)... ; *Capitan* (capitaine)... ; *Viage* (voyage)... — (2) On lit dans les quatre codes : « Si la police ne détermine pas la valeur des choses assurées, l'assuré pourra l'etablir par tous les moyens de preuve admis par le présent code » (art. 533 c. chil., etc.). « Quoique la valeur ait été formellement énoncée dans la police, l'assureur ou l'assuré pourra prouver que l'estimation a été exagérée par erreur ou par fraude (*per error o dolo*) » (art. 534 § 1). « Si la police ne contient pas l'indication expresse ou tacite de la valeur assurée, l'assureur est censé s'obliger à indemniser l'assuré jusqu'à concurrence de la valeur de la chose assurée à l'epoque du sinistre ». — (3) Cf. von John, p. 310.

Ces prescriptions de l'ancien droit espagnol figurent encore dans le nouveau code espagnol (1).

La police énonce, d'après les articles 176 du code turc, 174 du code égyptien.... 3° la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer... ; 7° le nom du capitaine ainsi que le nom et la désignation du navire (2).

La loi belge du 11 juin 1874 n'exige, contrairement aux dispositions du projet originaire, aucune mention relative à la description des objets assurés. L'assurance *in quovis* est fréquente en Belgique comme ailleurs. Toutefois une assurance conclue pour un voyage par navires ou barques à désigner peut ne pas constituer une assurance *in quovis* qui soit définitive indépendamment d'une déclaration ultérieure (Bruxelles, 28 juillet 1873) (3). La loi belge permet d'évaluer conventionnellement la chose assurée (cf.art. 188 et 1891.21 août 1879). L'article 20 § 2 et 3 de la loi du 11 juin 1874 pose ces principes généraux : « Si la valeur assurée a été préalablement estimée par experts convenus entre les parties, l'assureur ne peut contester cette estimation, hors le cas de fraude. La valeur de l'objet peut être établie par tous moyens de droit : le juge peut même, en cas d'insuffisance des preuves, déférer d'office le serment à l'assuré ».

(1) Art. 738. La poliza... contendra... 4° Nombre, puerto, pabellon y matricula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegu rados ; 5° Nombre, apellido y domicilio del capitan ; 9° Naturaleza y calidad de los objetos asegurados ; 10° Numero de los fardos o bultos de cualquier clase y sus marcas, si las tuvieren. Mais il est dérogé à ces prescriptions quand l'assuré ne sait à quoi s'en tenir ni sur l'espèce des marchandises ni sur le nom du navire qui les transporte (art. 741 § 1). En outre on lit dans certaines polices, par exemple dans celle de la Havane (art. 21) : « sera valable comme faite de bonne foi la présente police, malgré l'omission de quelqu'une des formalités prescrites par l'art. 841 du code de commerce ». L'art. 841 de l'ancien code correspond à l'art. 738 du nouveau. L'article 752 énonce la présomption d'évaluation exacte qui s'attache à la signature de la police, *salvo los casos de fraude o malicia* ; mais les évaluations peuvent être aussi réduites en cas d'erreur, d'après le troisième alinéa du même article. — (2) Conf. art. 3 de la police de Constantinople (V. von John, p. 64). Après avoir exigé que la proposition d'assurance contienne le nom du navire, celui du capitaine, les marques, numéros et nombre des colis s'il y a lieu, le poids, la nature et la valeur des objets à assurer, la police se relâche de cette rigueur dans le cas où « l'assuré est momentanément hors d'etat de fournir ces renseignements au complet ». — (3) Rec. d'Anv. 1874, 1, 220. C'est là une question d'intention et d'interprétation. Au bas de la police d'Anvers de 1867, se trouve une formule imprimée dans laquelle on lit : « ... par le navire... sous le pavillon... capitaine... ou tout autre à sa place et de quelque manière que le nom du navire et celui du capitaine soient orthographiés ».

Nous reviendrons sur ces principes et sur les conséquences que le législateur de 1879 en a tirées.

Le code danois de 1683 prescrit au courtier ou à l'officier du roi d'inscrire dans la police « le nom et la désignation du navire, l'armement et le nom du patron. » Mais ces mentions ne sont pas plus substantielles qu'en droit français, comme on peut s'en assurer en consultant les polices de Copenhague (1).

On sait qu'aucune disposition du code allemand ne correspond à notre article 332. Les polices allemandes n'offrent d'ailleurs aucune particularité remarquable. La formule initiale de la police sur corps, de Hambourg, contient les mentions suivantes: «... assuré à... pour aller à... sur corps (*auf Casco*) le navire, avec ses apparaux et armements. nommé..., commandé par le capitaine..., ou tout autre, estimé à... » (2). On exige usuellement,à Hambourg, la spécification des marchandises fragiles. Le code distingue expressément les polices taxées (*taxirte polize*) et les polices ouvertes (*offene polize*). Aux termes de l'article 797, si la convention des parties évalue à une somme déterminée la valeur d'assurance (police taxée), cette évaluation sert de règle *entre les parties* (3) pour la valeur d'assurance. Mais le législateur nous apprend immédiatement quand et comment l'assuré peut contester l'évaluation. Une police contenant la clause « évaluée provisoirement » est assimilée à une police ouverte tant que l'évaluation provisoire n'a pas été transformée en évaluation définitive (4).

(1) V. von John, p. 126 et s. Préambule de la police sur facultés, de Copennague,traduit du danois par M. R. Dareste: L'union des assurances maritimes de Copenhague assure par les présentes tant sur le capital déposé de 480,000 rigsdales,monnaie du royaume,que sur le surplus du patrimoine de chacun de ses membres,en raison de la part pour laquelle chaque nom se trouve inscrit dans le placet donné pour l'assurance, pour... la somme de... rigsdales, monnaie du royaume... sur... qui, en cas de malheur, doit(ou doivent) être plus amplement désignés, dans le navire annonce comme étant capable de naviguer et solidement construit...que Dieu le protège! conduit par le capitaine... ou par celui qui pourrait être appelé à la place du capitaine...à destination de..,pour laquelle assurance l'union a stipulé une prime de... pour cent. — (2) Conf. la traduction d'une police sur facultés de Berlin par M. A, Chaufton. II, p. 426. La proposition d'assurance doit être faite comme dans l'article 3 de la police précitée, de Constantinople : comme dans cette police, si l'assuré ne peut fournir immédiatement tous ces renseignements, l'assurance peut être conclue provisoirement sur l'indication du voyage projeté, de la nature des marchandises, de leur qualité et valeur approximatives, ainsi que de la somme assurée, et sur la communication des dernières nouvelles...». — (3) Cette évaluation n'est pas obligatoire pour les tiers. Ainsi un second assureur qui prétend que la valeur de la chose assurée est entièrement couverte par une assurance antérieure n'est pas lié par l'évaluation que celle-ci contient (note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz). — (4) Donc, quand il y a eu évalua-

En Suède (art. 204 c. mar. suéd.), la lettre d'assurance doit mentionner la chose assurée, le nom du navire et celui du capitaine, le mode de construction du navire et s'il est entièrement ponté. Toutefois on peut dresser une police d'assurance sans connaître le nom du navire assuré ni celui du capitaine (1); mais il faut alors mentionner cette circonstance dans la police et, de plus, suppléer à cette indétermination par certaines désignations (c'est-à-dire indiquer les ports de chargement et de déchargement, le nom du chargeur et celui du destinataire, s'il est connu): en outre l'assuré est astreint à déclarer plus tard ce qu'il ne connaissait pas encore au moment du contrat. Lorsque l'assureur et l'assuré ont, ensemble, évalué l'objet assuré, la police est *taxée* ou *fermée* et le montant de l'estimation est réputé l'équivalent de la valeur réelle: lorsque la valeur de l'objet n'a pas été déterminée par une convention formelle, elle est fixée d'après les principes que nous résumerons plus loin (n. 1452), et la police est dite *ouverte* (art. 196 c. suéd.).

D'après l'article 175 du code finlandais, la police énonce (sauf les modifications que peuvent apporter les conditions stipulées et la nature des conventions) « le nom du navire et celui du capitaine les objets assurés ». « L'assureur de marchandises embarquées sur un navire dont le nom et le capitaine sont inconnus à celui qui les fait assurer sera valable, si cette circonstance est mentionnée dans la police et que les marchandises soient d'ailleurs désignées par des données complètes sur le lieu de chargement et de déchargement, sur l'expéditeur et autres détails nécessaires; toutefois, dans ce cas, l'assuré sera tenu aussitôt qu'il aura connaissance des noms du capitaine et du navire, d'en informer notoirement l'assureur » (art. 176). « Les marchandises peuvent, en général, être assurées sans désignation de leur nature et espèce; mais celui qui fait assurer de l'argent, des bijoux, des papiers de valeur, des objets d'art, des choses sujettes à détérioration ou de la contrebande de guerre, sera tenu de faire désigner dans la police les choses assurées sous leur vrai nom et d'en indiquer exactement l'espèce et la nature » (art. 177).

tion définitive, la police est réputée avoir contenu une évaluation dès l'origine (note des mêmes traducteurs).

(1) Voici la formule initiale d'une des polices de Stockholm: « ...Assure à M.... ou quiconque pour lui agira partie ou tout de... à... sur... qui déjà... chargé ou pres de l'être, à bord du... appele le... à la garde de Dieu! commandé par... capitaine ou quiconque le sera à sa place, ou sous quelque nom que ledit navire ou capitaine soit ou puisse être désigné, lesquelles marchandises, quel que soit leur prix plus ou moins, ont éte d'un commun accord évaluées à... ».

Le code russe énonce à son tour que la police doit contenir un état descriptif du navire et un état du chargement avec énonciation de la nature, de la quantité et de la qualité des marchandises (1).

Les rédacteurs du code italien, traitant du contrat d'assurance en général, décident que la police doit énoncer l'objet de l'assurance (art. 420 § 3).Appliquant ce principe à l'assurance maritime, ils ajoutent (art. 605 § 1 et 2) que la police doit indiquer le nom, l'espèce, la nationalité, le tonnage du navire ; le nom et le prénom du capitaine ou patron. Mais (art. 605 *in fine)* « si les indications susdites ne peuvent être faites ou parce que l'assuré n'est pas à même de les faire ou par la nature spéciale *(speciale qualita)* du contrat, on doit y suppléer par d'autres moyens,propres à déterminer l'objet de l'assurance ». Cette formule répond à tout ; elle embrasse naturellement les assurances *in quovis* que les Italiens connaissent depuis si longtemps et qu'avait décrites Targa. La police peut être, comme dans les autres législations, soit évaluée, soit ouverte. L'évaluation n'est réputée faite (art. 612 *in fine)* que sur la déclaration de l'assuré, si elle n'a pas été précédée d'une estimation acceptée par l'assureur et si, à raison de cette acceptation, les effets n'en sont pas régis par l'art. 435 § 2 (2).

1317. Le contrat, poursuit l'article 332, exprime « le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, le port d'où ce navire a dû ou doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ceux dans lesquels il doit entrer..., les temps auxquels les risques doivent commencer et finir ». On croirait, en lisant ces quatre alinéas, que le législateur français

(1) D'après l'art.895 (anc. num.), celui qui fait assurer un navire ou un chargement est tenu de donner tous les détails à la compagnie d'assurance: il doit énoncer par écrit: 1° l'epoque et le lieu où le navire a été construit ou réparé; 2° avec quel bois il a été construit ou réparé; 3° s'il est calfeutré et s'il ne fait pas eau ; 4° s'il est pourvu de mâts, voiles, câbles, ancres et de tous les autres agrès nécessaires pour le voyage qu'il entreprend ; 7° la nature, la qualité et la quantité du chargement; 8° les défauts du navire et du chargement; 9° le prix réel de l'un ou de l'autre. Mais il s'en faut que ces prescriptions minutieuses soient exécutées dans les polices de Pétersbourg(v. V. von John,p.273 et suiv.). Dans la formule initiale de la police sur corps,on trouve les mots « sur corps de navire... commandé par le capitaine... et *évalué à...* » — (2) Ainsi conçu : « Si la valeur assurée a été préalablement estimée par experts convenus entre parties, l'assureur ne peut contester cette estimation que pour fraude, simulation ou falsification... ». *Junge* art. 13 de la police de Gênes. D'après les polices de Trieste : 1° sur facultés (art. 22) ; 2° sur corps (art. 11), les erreurs sur le nom du capitaine ne vicient pas la police, pourvu que la réalité, l'identité du risque assuré se déterminent par toutes les autres circonstances et que le navire ait été designé avec précision. On se place,dans ces articles, hors de l'hypothèse d'une assurance *in quovis*.

conseille aux rédacteurs des polices de désigner à la fois le temps et le lieu des risques. Mais telle n'a pas été, nous le croyons, son intention. L'assurance est tantôt limitée au lieu des risques, tantôt limitée au temps des risques, tantôt limitée par une double condition de temps et de lieu. La première espèce d'assurances fut longtemps la plus fréquente (1). Elle se nomme, dans la pratique, assurance au voyage ; c'est-à-dire qu'elle se contracte pour un ou plusieurs voyages déterminés.

Il y a longtemps que les jurisconsultes italiens ont, pour caractériser l'assurance au voyage, distingué le *vogage assuré* du *voyage réel*. Tandis que le voyage réel est déterminé par le lieu du départ effectif et par celui de l'arrivée effective sans que le point de départ des risques soit pris en considération, le voyage assuré est un nom de droit, *nomen juris* (2), qui se qualifie par le lieu où le risque commence à courir et par celui où il cesse. L'indication des lieux est donc très-utile dans l'assurance au voyage, car il est indispensable, pour que celle-ci sorte à effet, que le voyage accompli soit le voyage prévu. Les parties ont, par conséquent, un grand intérêt à déterminer dans la police le lieu où les risques cessent. Que si le voyage assuré se confond avec le voyage réel, il leur suffira de déterminer le lieu du départ et celui de l'arrivée pour les assurances sur corps, le lieu de charge et le lieu de décharge pour les assurances sur facultés. La détermination des lieux a, pour l'assureur, un autre intérêt : en effet « toutes les destinations n'offrent point les mêmes risques, tous les parages ne sont pas également dangereux ni toutes les saisons pareillement favorables ; chaque port a ses périls particuliers d'entrée et de sortie » (3). Nous expliquerons plus loin quelles limites, à défaut de conventions expresses, la loi commerciale assigne au voyage assuré.

On distingue encore du voyage réel et du voyage assuré le *voyage légal*, c'est-à-dire le voyage indiqué par les expéditions du navire (4).

L'indication des lieux n'est pas substantielle. Non seulement on peut s'en passer dans l'assurance *à temps* ou *à terme*, puisque le propre de cette seconde assurance est d'être limitée par une durée de temps, le navire naviguant d'ailleurs en quelques lieux que ce soit. Mais, alors même qu'on ne se serait pas expliqué sur les délais, si l'on peut arriver par les voies légales à la détermination précise, entre l'assureur et l'assuré, d'un risque identique au risque effectivement couru, cela suffit pour la validité du contrat (5).

(1) Cf. J. V. Cauvet I, n. 355. — (2) Casaregis, disc. V. — (3) Lemonnier, n. 78. — (4) V. à ce sujet Lemonnier I, n. 85. — (5) Lemonnier, I. n. 78.

Par conséquent l'énonciation erronée du lieu de départ, faite de bonne foi par l'assuré, ne vicie point le contrat, alors qu'elle n'a point diminué l'appréciation des risques (1). Si le lieu de destination a été seul mentionné, l'assureur ne peut pas non plus provoquer l'annulation du contrat à raison de cette seule omission ou même parce que le navire ne serait pas parti de l'un des ports qui arment ordinairement pour la destination indiquée (2): il n'est pas même nécessaire, en effet, que le contrat énonce au moins implicitement le lieu du départ. L'assurance au voyage pour un port situé dans une mer désignée est incontestablement valable, et la jurisprudence attribue dès lors à cette mer non seulement les ports qui s'y trouvent placés au point de vue purement géographique, mais encore ceux qu'y comprennent la pratique et les usages commerciaux (3).

Un des principaux devoirs du capitaine est de faire son voyage « à droiture » (4). Les parties peuvent très bien ne pas convenir, dans la police, des lieux « dans lesquels le navire doit entrer ». Mais, dans ce cas, elles sont présumées lui avoir assigné la route la plus directe et la plus sûre, c'est-à-dire la plus usitée. Que si le navire doit entrer dans certains lieux, leur indication importe beaucoup à l'assureur : en effet, chaque fois que le bâtiment déroute ou relâche, les risques sont aggravés. De là l'emploi de diverses clauses anciennement usitées dans le commerce maritime.

La clause de *faire échelle* permet au capitaine d'aborder aux ports de la route, d'y prendre ou d'y laisser charge. Elle est « de style ». écrivait Valin (5). Comme il y avait, à Marseille, une formule qui ne la contenait point, Emérigon (6) se demanda s'il fallait la suppléer quand elle était omise et trancha négativement la question. Non seulement il faudrait encore la résoudre de même ; mais on ne pourrait plus dire que la clause est de style (7).

« Je n'ai jamais vu, dit Emérigon (ch. XIII, sect. IV), de polices ou l'on eût omis tout ensemble d'indiquer le lieu et le temps des risques ; mais, si le cas se presentait, il faudrait d'abord examiner les pactes du contrat et les circonstances du fait pour tâcher de connaître l'intention des parties ».

(1) Et à plus forte raison si l'assureur a connu le veritable lieu de départ (trib. de co. de la Seine, 9 fev. 1859 et Paris, 17 juillet 1861. Rec. du H. 1859. 2, 123 ; 1862. 2. 1. — (2) Paris, 3 janvier 1862. Journ. des trib. de com., t. XI. p. 220. — (3) Paris, 17 mars 1876 Rec. du H. 1876, 2, 216: trib. co. Seine, 22 février 1879. Rec. du H. 79, 2, 125. Dans cette dernière espèce, la mer désignee était la Manche, et les assureurs soutinrent inutilement que le port de Dunkerque appartenait à la mer du Nord. — (4) Cf. notre t. II, n. 477 et 482. — (5) II, p. 78. — (6) Ch. XIII, sect. VI. — (7) Cf. Labraque-Bordenave, n. 159.

Il est évident que, si les échelles sont spécifiées, le navire ne peut pas s'écarter de la route tracée. Mais, alors même qu'elles ne le seraient pas, encore faut-il, en général et si quelque circonstance exceptionnelle ne motive pas une interprétation contraire, que les ports d'escale soient sur la route du voyage assuré et qu'ils en forment les étapes naturelles (1). Ainsi cette clause n'autorise pas à remonter les rivières (2). D'ailleurs, même avec échelles spécifiées, une île, une portion de rivage peuvent être quelquefois considérées comme formant un seul lieu d'escale et, par conséquent, l'assuré peut, à la faveur de cette clause, mouiller dans plusieurs rades de cette île ou de cette rive (3).

La doctrine et la jurisprudence distinguent avec soin de cette première clause les clauses *de dérouter*, *de rétrograder* (4). La première confère à l'assuré la faculté de dévier de la route convenue ; la seconde implique le droit de retourner en arrière. Mais aucune des trois clauses ne permet de changer de voyage : ainsi l'enseignaient, dans l'ancien droit, avec tous les docteurs italiens, Valin, Pothier, Emérigon (5), et Lemonnier (6) s'est à bon droit approprié leur doctrine. Aujourd'hui comme au temps de Casaregis, *distinguitur iter a viaggio* (7). Par une application de ce principe, la clause d'une police sur facultés autorisant toute escale et tout déroutement, même rétrograde, ne met les risques à la charge

(1) *Sic* Paris, 9 mars 1841. S. 1841, 1. 496 ; Marseille, 16 septembre 1841. Rec. de M. t. XX, 1, 313. La clause de faire échelle, dit la cour de Paris, ne permet au navire que d'entrer dans les ports qui sont *immédiatement* sur sa route. Le 28 fevrier 1870, la cour de Paris répète que le droit de faire échelle consiste à pouvoir toucher les ports situés sur la route normale et régulière du navire : le pourvoi dirigé contre cet arrêt est rejeté le 9 janvier 1872 par la cour de cassation, qui s'exprime en ces termes : « attendu que le droit de faire escale ne peut s'exercer que le long de la route ». D. 72. I. 199. — (2) Mêmes arrêts du 9 mars 1841 et du 28 février 1870. Casaregis s'etait déjà prononcé dans ce sens (disc. 134). — (3) Il en est ainsi notamment, d'après l'usage reçu sur la place de Bordeaux, pour l'île de la Réunion (Bordeaux, 30 avril 1834. S. 1834. 2. 431). — (4) Même arrêt du 9 mars 1841. *Junge* Lemonnier, I, n. 88 et J. V. Cauvet, I, n. 157. — (5) *Sic* arrêt du 25 juin 1731, rapporté par Emérigon. — (6) n. 88. Neanmoins la condition *d'escales rétrogrades* peut être entendue dans un sens très-large et le tribunal de commerce du Havre a pu juger le 27 juillet 1886 (Rec. du H. 1886. I. 163) qu'elle ne permettait pas aux assureurs de décliner la responsabilite des avaries survenues aux marchandises assurées sous le prétexte que, après leur chargement dans un port, le navire aurait fait route pour un autre port d'où il serait revenu vers le premier port de charge pour s'y compléter. L'intention des contractants, que le juge du fait peut et doit apprécier, domine tout. — (7) Disc. 67. Conf. Emérigon, ch. XIII, sect. V.

des assureurs que pour les déroutements antérieurs à l'arrivée (1): quand le navire est parvenu au port de destination, le trajet rétrograde constitue un nouveau voyage (2).

En second lieu, l'assurance peut être limitée au temps des risques. Quand elle est *à terme* ou *à temps*, il n'est plus besoin de désigner le voyage : l'assuré peut quitter le port, y revenir, en repartir, toucher, relâcher, séjourner partout : les risques courent, quelle que soit la situation du navire, du terme *a quo* jusqu'au terme *ad quem*, les deux points extrêmes de ce temps limité formant, dans ce nouvel ordre d'idées, les termes constitutifs du voyage assuré. Par exemple si le terme expire pendant que le navire reste dans le port, attendant le vent favorable pour en sortir, l'assurance prend fin sans que l'assuré puisse faire appliquer à ce cas la clause énonçant que si, à l'expiration du terme, le navire est en cours de voyage, les risques seront prolongés jusqu'à l'arrivée à destination (3). Ce mode d'assurance, écrivait Lemonnier en 1843, est principalement usité par les armateurs au grand et au petit cabotage. C'est trop en restreindre l'objet. On commença d'employer l'assurance à temps sur les navires lorsque l'assuré ne connaissait pas les lieux de destination par avance, comme lorsqu'il s'agissait d'un bâtiment armé en pêche ou en course ou dans les voyages de caravane (4). On employa surtout l'assurance à temps pour les marchandises, dans les polices flottantes (v. ci-dessus n. 1314) : l'abonnement se fait plutôt pour une période que pour un voyage, et le délai le plus souvent adopté est celui d'une année. Aujourd'hui, pour les polices sur vapeurs ou sur voiliers, l'assurance à temps est la règle : M. de Courcy a pu écrire en 1885 : « L'assurance maritime *des navires* est d'ordinaire contractée pour un an, avec des prolongations éventuelles » (5).

Enfin la police peut à la fois déterminer un voyage et spécifier une durée de temps. L'effet manifeste d'une semblable clause est

(1) Mars. 14 novembre 1860 et 23 mai 1878. Rec. de Mars. 1861. I. 10 ; 1878. I. 175. Il en serait autrement (mais la question serait alors déplacée) si le navire avait quitté le port de destination par suite d'un fait que les assureurs auraient pris à leur charge. — (2) Même quand l'assurance est faite au voyage, la clause *avec permission de naviguer partout* est légitime et le risque dure alors, sauf manifestation d'une intention contraire, jusqu'au retour du navire (cf. Emérigon, ib. sect. VI). — (3) Nantes, 24 nov. 1877. Rec. de M. 1879. 2, 111. — (4) Conf. Emérigon, ib. sect. III. *Junge* Lyon Caen et Renault, n. 2120. La caravane est une expédition qui se compose de plusieurs petits voyages dans différents ports où le capitaine laisse et prend des marchandises jusqu'à ce qu'il revienne au port de départ. — (5) *L'exagération des valeurs assurées*, p. 42. Le même renseignement nous est donne par M. Cyprien Fabre, président de la chambre de commerce de Marseille (mars 1886).

de décharger l'assureur des risques si le navire entreprend un voyage dont le point extrême se trouve dans des mers que la police lui interdit (1).

Dageville et Estrangin regardaient cette dernière sorte de polices comme tombée en désuétude. Le procès jugé par le tribunal de commerce de Marseille le 18 mai 1875 (2) montre qu'on l'emploie encore et Lemonnier (3) croyait d'ailleurs savoir qu'elle n'était pas hors d'usage à Bordeaux. Il faut donc encore aujourd'hui résoudre la question débattue au dix-huitième siècle : si la fin du voyage et l'échéance du terme ne coïncident pas, quand cesseront les risques ? On décidait, sous l'empire de l'Ordonnance, que l'assurance couvre, dans ce cas, les risques du voyage jusqu'à son accomplissement, à condition que, si sa durée excédait le temps limité par la police, la prime serait augmentée à proportion, sans que l'assureur fût tenu d'en restituer une partie si le voyage s'accomplissait, au contraire, avant le terme. Telle était la prescription formelle de l'article 35 du titre VI du livre III. Les tribunaux ne pourront l'adopter comme règle de conduite que s'il y a moyen d'attribuer aux parties, par l'interprétation du contrat, l'intention de s'y confirmer : nous ne croyons pas que les rédacteurs du code, mis inutilement en demeure par les tribunaux de commerce de Nantes, de Rennes et de Marseille de reproduire cette disposition, aient entendu la maintenir comme règle législative.

On insère souvent dans la police, pour couper court à cette difficulté, une clause énonçant que si, à l'expiration du délai, le navire se trouve en mer ou dans un port de relâche, l'assurance continuera, avec ou sans surprime, jusqu'à son arrivée à destination.

Ces explications suffisent pour déterminer le sens de ces énonciations usuelles et la portée de l'article 332 (4). Nous les compléterons en étudiant la théorie des risques.

(1) Civ. cass. 8 août 1876. B. civ. 1876, p. 242. — (2) C'est dans cette affaire qu'est intervenu l'arrêt du 8 août 1876. Le vapeur *le Cortès* était assuré pour une navigation de douze mois en Méditerranée, Océan et dépendances : il fut jugé par la cour de cassation que la police excluait la mer des Indes. — (3) I, n. 91. — (4) La police de Bordeaux détermine (articles 5 et 6) le commencement et la fin du *voyage assuré* dans les assurances sur facultés et dans les assurances sur corps : elle s'occupe des assurances à terme dans les articles 4 et 5 § 2. Les articles 22 et 24 de la police du Havre determinent le commencement et la fin du voyage assuré dans les assurances sur corps et dans les assurances sur facultés ; l'article 16 de cette police est ainsi conçu : « Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord au-delà de Dunkerque

1318. La police statutaire du Lloyd anglais contient ces clauses : « Les risques sur lesdites marchandises commenceront dès leur chargement à bord dudit navire à..., les risques sur ledit navire et ses accessoires au même moment..., et continueront, sur ledit navire, pendant son séjour audit lieu et jusqu'à ce que ledit navire avec ses appartenances et apparaux. et les marchandises quelconques, soit arrivé à..., sur ledit navire, etc., jusqu'à ce qu'il soit resté à l'ancre pendant vingt-quatre heures en toute sûreté, et

et de la Tamise et de ceux de la mer Noire depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril ». L'article 6 de la police de Marseille (steamers) déposee le 28 septembre 1850 au greffe du tribunal de commerce est ainsi conçu : « soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré ». V. en outre sur le commencement et la fin du voyage assure les articles 3 et 5, sur le mécanisme des assurances à terme les articles 4 et 13. L'article 13 § 1 est ainsi conçu : « Dans les assurances à terme, soit à temps limité, les assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal et de la Californie en toutes saisons, de ceux des mers Noire et Baltique du 1er septembre au 1er avril et enfin de ceux de la mer du Nord au-delà de Dunkerque du 1er octobre au 1er avril ». On lit ensuite dans la formule finale : « La présente assurance est faite et consentie pour suivre et continuer sans interruption pendant un an ; les risques à prendre... pour tous voyages aux grand et petit cabotages. Par dérogation à l'article 13 de l'imprimé des polices, il est permis de naviguer toute l'annee dans les mers prohibées ; mais du 1er octobre à fin fevrier la prime sera augmentée de un quart pour cent par dizaine de séjour dans la mer Noire sans que les augmentations pour navigation dans ladite mer puissent dépasser un pour cent par an. Permis de dérouter, charger et decharger ». *Junge* articles 3 à 6, 8 et 13 de la police de Marseille sur facultés (von John, p.155), articles 6 et 16 de la police de Marseille sur corps, déposée au greffe le 2 novembre 1865 (ib., p. 158). Dans la police de Nantes, les articles 7 et 8 déterminent la durée du voyage assuré, l'article 5 règle le mecanisme des assurances à terme (von John,p.166). Dans la police « française » sur corps du 1er janvier 1886, l'article 6 définit la durée des risques de l'assurance au voyage. Dans les assurances à terme, chaque voyage est l'objet d'un reglement distinct et séparé (art. 16) : *adde* art. 17. On lit dans la formule finale de la police « française » sur corps de vapeurs : « Pour... et sejour en tous lieux, ports, rades et rivières...,les risques à prendre... pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps assuré. Si, à cette époque, le navire se trouve en cours de voyage ou en relâche, les risques seront prolonges de plein droit jusqu'à ce qu'il soit ancré ou amarré dans un port quelconque autre qu'un port de relâche, moyennant surprime proportionnelle calculée par quinzaine ; les risques courront même jusqu'à l'expiration de la quinzaine commencée, à moins que le navire ait été expédié pour une autre destination ». *Junge* dans la police « française » sur facultés, pour la détermination du *voyage assuré*, l'article 4, sur lequel nous reviendrons.

sur les marchandises jusqu'à leur déchargement et mise à terre sans avaries. Il est bien entendu que ledit navire, etc., peut, dans ce voyage, aller, toucher et séjourner à tels ports ou lieux qu'il voudra... sans préjudice pour l'assurance ». L'effet de ces clauses varie à l'infini, selon que les *blancs* sont remplis d'une manière ou de l'autre (1).

Comme en droit français, on distingue la police au voyage *(voyage policy)*, la police à temps *(time policy)* et la police mixte *(mixed policy)*. Dans le premier cas, la durée de l'assurance se mesure à la durée du voyage assuré (2). Il importe de bien préciser, dans l'assurance au voyage, le point de départ et la destination. La clause *at and from* (à et à partir de), écrite dans la police-type, indique le commencement du risque et le point de départ du voyage assuré. Si le point initial du voyage n'est pas celui que la police a spécifié, celle-ci ne s'*applique* pas *(the policy does not attach)* et le contrat est nul *ab initio*; il est annulable si l'on n'a changé que l'itinéraire ou le point final mentionnés dans l'acte. La faculté de toucher et faire échelle *(touch and stay)* stipulée sans spécification de ports, quelque générale qu'elle soit, ne comprend, comme en France, que la faculté d'aborder aux ports de la route, si elle n'est complétée par la faculté de dérouter *(deviate)* (3). Les échelles doivent être prises dans leur ordre géographique, suivant le sens du voyage assuré, à moins qu'un ordre différent ne soit établi dans la police : il est interdit de relâcher deux fois au même port et de retourner en arrière si la police n'accorde pas la faculté de rétrograder *(going backwards and forwards)*. Enfin la formule *at and from* s'interprète à la lettre : les risques commencent «à» *(at)* l'endroit même que l'acte désigne et non au moment où le navire sort de cet endroit, à moins que les contractants n'aient supprimé le mot *at* pour ne laisser subsister que le mot *from*.

La police est *à temps* quand la durée de l'engagement pris par l'assureur est fixée par l'acte. Ces sortes d'assurances se sont multipliées *(more general and still increasing)* (4) chez nos voisins d'outre Manche, parce que la fixation des limites géographiques est, de nos jours, incompatible avec l'objet et les conditions de beaucoup d'expéditions maritimes. La police statutaire servant à la fois pour les assurances à temps et pour les assurances au voyage, les seules

(1) Conf. Arnould, I, p. 242. — (2) La durée du voyage peut n'être pas déterminee si l'on a determiné la duree du risque; mais la police est nulle *(null and void)*, dit Crump (n. 375), si l'on n'y rencontre pas l'un ou l'autre de ces éléments (*sic* A. Jones, Bull. de la soc. de leg. comp., t. VIII, p. 411). — (3) Mais il a eté jugé que cette faculté pouvant être elargie par des communications faites en dehors de la police (A. Jones, *ib.*, p. 417). — (4) Arnould, I, p. 371.

qu'eût prévues l'antique formule du Lloyd, on remplit le blanc destiné à l'itinéraire du navire par l'indication des dates qui forment les limites de l'assurance. L'heure de midi est généralement prise comme point de départ. Si, lorsque l'assurance arrive à son terme, le navire se trouve dans une région située sous un autre méridien que celle où la police a été contractée, l'heure à laquelle les risques finissent se détermine d'après le méridien de l'endroit où le contrat a été conclu. Aux termes de la loi fiscale anglaise (loi du 31 mai 1867, art. 8), aucune police ne peut être souscrite à peine de nullité pour un temps excédant douze mois (1).

Enfin la police est qualifiée mixte quand le voyage et la durée sont à la fois spécifiés. Arnould parle à ce sujet de l'article 35, titre VI, livre III de notre ordonnance de 1681 et regarde cette prescription comme inapplicable soit en droit français, soit en droit anglais, parce que la seule détermination de la durée lui paraît effacer, au-delà du terme fixé, la responsabilité de l'assureur (2).

Abstraction faite de la loi fiscale du 31 mai 1867, propre à l'Angleterre, le droit anglo-américain ne diffère pas, en ce point, du droit anglais. Un jugement rendu dans l'affaire Manly *v.* United Mar. and Fire Ins. co., 9 Mass. R. 85 en résume assez bien les principes : *The risk is to be described with suitable and convenient certainty. When the insurance is for a term of time, the termini are the day and hour when the insurance commences and terminates. When the insurance is on a particular voyage, there is generally no reference to any time. The termini are to be expressed in the policy, and if left in uncertainty by any omission or blank, the policy is void* (3). On lit dans les *conditions générales* de la police d'assurance sur corps de navires, aux Etats-Unis (4) : « Si l'assurance a été prise à terme pour un voyage, l'assuré aura la liberté de renouveler la police pour un, deux ou trois mois, moyennant la même prime, pourvu qu'il en fasse la demande avant l'expiration du premier terme. Toutefois le risque finira au premier port auquel abordera le navire pendant cette prorogation de l'assurance, dès qu'il aura trouvé un mouillage sûr dans ce port depuis vingt-quatre heures. Une part proportionnelle de la prime sera restituée pour tout mois non commencé de l'assurance prorogée, si aucune indemnité n'est réclamée » (5).

(1) Arnould (p. 372) fait ressortir à quel point cette limitation est en contradiction avec la pratique maritime universelle. — (2) Ib., p. 375. — (3) V. pour de plus amples détails les chapitres XI et XII du traité de Phillips. — (4) A. Chaufton, II, n. 590. — (5) D'après l'art. 1401 du projet du code pour l'Etat de New-York, en vigueur dans le Dacota et dans l'Etat de Californie, la police doit spécifier « le temps que durera l'assurance». Les

Le code civil du Bas-Canada énonce (art. 2492) que la police d'assurance maritime contient la désignation du voyage, du temps auquel le risque doit commencer et de l'époque à laquelle il doit finir et renvoie (art. 2496), si le temps où le risque doit commencer et se terminer n'est pas spécifié dans la police, aux dispositions de l'art. 2598, que nous rappellerons plus loin.

D'après l'art. 592 du code hollandais, la police d'assurance maritime doit contenir... « le lieu où les marchandises sont chargées ou doivent l'être, le lieu d'où le navire a dû ou doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, les ports ou rades dans lesquels il doit entrer, le lieu d'où les risques commencent à courir pour l'assureur » (1). Le même code, après avoir déterminé législativement (l II, tit. IX, sect. III) le commencement et la fin des risques, énonce que les parties peuvent valablement déroger, dans leurs accords, à ses propres règles (art. 634). De même en droit portugais (art. 1685 et 1749 c. portug.).

Au Brésil, la police doit contenir: ...*o lugar onde as mercadorias forão, devião ou devão ser carregadas* (2) (art. 667 § 4), *os portos ou ancoradouros* (3) *onde o navio deve carregar o descarregar e aquellos onde deva tocar por escala* (§ 5) ; *o porto donde o navio partio, devia ou deve partir : e a epoca da partida, quando esta houver sido positivamente ajustada* (§ 6) ; *o tempo e o lugar em que os riscos devem começar e acabar* (4) (§ 8) (5). De même à Costa-Rica (6), au Mexique (7), au Pérou (8), dans la république argentine (9), dans la république de l'Uruguay(10).De même au Chili où toute police (art. 516 § 6) doit mentionner l'époque à laquelle commence et finit le risque pour l'assureur, où toute police doit exprimer (art. 1238 § 3, 4, 5, 6) le lieu de chargement et de déchargement et les ports d'es-

art. 1468 et 1469 du même code sont ainsi conçus : « Lorsque le voyage considéré par la police est déterminé par les places où il commence et finit, le voyage assuré est celui qui suit la ligne de navigation fixée par l'usage commercial entre ces deux places. Si la ligne de navigation n'est pas fixée par l'usage commercial, le voyage assuré par la police est la route entre les places désignées qui paraîtrait la plus naturelle, la plus directe et la plus avantageuse à un capitaine d'une habileté et d'une prudence ordinaires ».

(1) *Junge* art. 256 § 6, d'après lequel toute police, à l'exception de celles d'assurances sur la vie, doit contenir « l'époque à laquelle le risque doit commencer et finir pour le compte de l'assureur ». — (2) Lieu du chargement. — (3) Lieux d'ancrage. — (4) Commencer et finir. — (5) Il faut combiner ces alineas avec le chapitre IV du titre des assurances marit., au code brésilien. — (6) Art. 781 § 7, 8, 9, 12 du code de Costa-Rica. — (7) Art. 638 du code mexicain. — (8) Art. 369 § 5, art. 861 § 3, 4, 5 du code péruvien. — (9) Art. 1317 § 2, 3, 4, 5. Cf. art. 644 § 6. — (10) Art. 1327 § 2, 3, 4, 5. Cf. art. 645 § 6.

cale, le port d'où est sorti ou a dû sortir le navire et son port de destination, le lieu où les risques commencent à courir pour compte de l'assureur avec désignation particulière de ceux qui ont été exclus de l'assurance, le voyage assuré, et si l'assurance est faite pour un voyage circulaire (*redondo*) ou seulement pour un voyage d'aller ou de retour (1). Les codes du Honduras (art. 1235), du Salvador (art. 1155), de Guatemala (art. 1111) sont calqués sur le code chilien.

Ces prescriptions de l'ancien droit espagnol figurent encore dans le nouveau code espagnol (art. 738 § 6, 7, 8 et 11).

La police énonce, d'après les articles 176 du code turc, 174 du code égyptien (§ 5, 8, 9, 10), les temps auxquels les risques doivent commencer et finir pour l'assureur, le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargés, le port d'où le navire a dû ou doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ainsi que ceux dans lesquels il doit entrer.

D'après la loi belge du 11 juin 1874 (art. 27 § 3), la police énonce non seulement les risques que l'assureur prend sur lui, mais encore « les temps auxquels les risques doivent commencer et finir ».

La police de Copenhague (2) détermine ainsi que nous le verrons plus loin, mais en réservant la convention contraire, le commencement et la fin des risques (3).

Il faut rapprocher du code allemand, qui les détermine à son tour (art. 827), les polices allemandes, notamment les articles 3 et 4 des « conditions générales », rédigées en 1867 et révisées par les compagnies d'assurances de Brême en 1875, l'article 10 des conditions générales de la police de Berlin sur facultés (4), les conditions générales de la police de Hambourg sur corps (5). On lit dans cette dernière formule : « Les compagnies soussignées reconnaissent avoir... assuré à... pour aller à... pour la période allant du... au,.. y compris ces deux jours. L'assurance est faite pour tous les voyages que fait le navire pendant l'année assurée... Aucune indemnité n'est donnée pour les dommages résultant d'incendie dans les ports de Rostock ou de Wismar... L'assurance prend fin le... si l'assuré au plus tard ce jour-là ne demande pas de prolon-

(1) Conf. art. 3, 4 et 17 de la police de Valparaiso (Victor von John, p. 310). — (2) Texte danois publié par V. von John en 1874. — (3) D'après le code de Chrétien V, l. IV, ch. VI, art. 2, le courtier ou l'officier du roi doit mettre dans la police « le lieu de destination où le navire doit charger ou décharger ». — (4) V. la traduction de cette police dans l'ouvrage de M. A. Chaufton, II, n. 591. — (5) « Quand l'assurance est faite à temps, lit-on dans les conditions générales de 1875 (art. 6), le délai se compte de minuit à minuit ».

gation. En cas de prolongation, mention doit en être faite sur la police, et le risque continue alors de courir conformément aux dispositions des « conditions générales » de 1867 jusqu'au jour où l'assuré notifie que le risque doit cesser ».

En Suède, la lettre d'assurance doit, à moins de restrictions ou conditions spéciales, énoncer les ports d'embarquement et de débarquement, l'époque à laquelle le navire doit ou a dû mettre à la voile ; si l'assurance est prise pour le voyage entier ou pour un temps déterminé, pour l'aller et le retour ou seulement pour l'un des deux (art. 204 § 4 et 6 c. mar. suéd). De même, en général et sous les mêmes réserves, la police doit énoncer, en Finlande, « les lieux où le navire doit charger ou décharger, le temps auquel il a dû ou doit partir » (art. 175 code finland).

En Russie, le contrat doit mentionner également la durée de l'assurance, le lieu du départ du navire ou celui d'où il vient, celui de sa destination et les ports où il doit relâcher pendant la traversée (1). Outre la détermination du voyage, les polices sur facultés dressées conformément à l'ukase du 5 juin 1846 mentionnent l'endroit précis où la marchandise « a été ou devra être chargée ».

Les rédacteurs du code italien, traitant « du commerce en général », ont enjoint aux rédacteurs des polices d'énoncer « les risques que l'assureur prend sur lui et les temps auxquels les risques doivent commencer et finir » (art. 420 § 6). En outre la police d'assurance maritime doit indiquer « le lieu où les objets assurés ont eté ou doivent être chargés ; le port ou la rade d'où le navire est parti ou doit partir ; les ports ou les rades où le navire doit charger ou décharger et dans lesquels il doit entrer » (art. 605 § 3, 4 et 5) (2). La plupart des polices italiennes distinguent avec soin l'assurance à temps de l'assurance au voyage et déterminent le commencement, la fin et la durée des risques d'après la nature de la convention (v. surtout la police de Gênes, art. 8, 9 et 10, la seconde police de Trieste, sur corps (art. 9) (3), la police de Palerme. de 1872 (art. 4) (4).

(1) Art. 894 (anc. num). § 4 et 5. L'article suivant ajoute (§ 5 et 6) : « Celui qui fait assurer un navire ou un chargement... doit énoncer par écrit : ...l'indication du lieu où se trouve le navire ; le lieu de sa destination, celui où il doit s'arrêter, la saison pendant laquelle la traversée doit être opérée..». — (2) Quant à la liberte laissee aux contractants par la formule finale de l'article, v. ci-dessus n. 1316. — (3) V. von John, p. 288. — (4) L'article de cette police (comp. *la Sicilia*) est ainsi conçu : « Nelle assicurazioni a tempo sono considerati come rischi speciali quelli della navigazione delle spiaggie, Mar Nero, Barletta, e Baltico durante il tempo dal primo ottobre a tutto marzo. E mentre si dichiara, che anche per la navigazione di dette localita

1319. Le contrat, poursuit l'article 332, exprime « la somme assurée ». D'après l'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 3, la police devait aussi contenir « les sommes qu'on entend assurer ». La somme assurée, c'est la somme pour laquelle l'assureur s'oblige ; celle, dit Emérigon, que l'assureur doit payer en cas de perte. Il est à peine utile de faire observer que la somme assurée peut ne pas correspondre à la valeur de l'objet assuré.

L'énonciation de la somme assurée est-elle nécessaire ? Non sans doute. En effet, comme l'enseigna Pothier (1), « les assureurs pourraient s'obliger à payer, en cas de perte des choses assurées, le prix qu'elles valaient, suivant l'estimation qui en serait faite ». « Si la somme assurée n'est pas certaine lors du contrat même, répète Emérigon (2), il suffit qu'elle doive le devenir par la juste estimation qui sera faite de la chose mise en risque ».

On lisait dans la police de Marseille, au dernier siècle, que les assureurs « se mettent au lieu et place de l'assuré, comme si assuré ne fût ». Nonobstant la généralité de cette formule, les assureurs, en cas de délaissement, « ne sont, disait Emérigon (3), au lieu et place de l'assuré que jusqu'à la concurrence de la somme assurée ». Toutefois des assureurs avaient pris à leur charge par une clause formelle de la police « tous les périls généralement quelconques qui pourraient advenir à *la Neréide*, en quelque manière que ce pût être et que l'on pût imaginer, se mettant en tout et pour tout aux lieu et place de l'assuré » : la cour de Bordeaux jugea le 3 décembre 1827 que les parties avaient mis à la charge de l'assureur, conformément à l'usage de la place, outre le remboursement de la somme assurée, celui des frais occasionnés par les avaries antérieures à la perte totale, et la cour de cassation rejeta, le 15 décembre 1830 (4), le pourvoi formé contre cet arrêt, en décidant que, si le code de commerce restreignait, en général, à la somme assurée la responsabilité de l'assureur, des stipulations plus étendues n'étaient pas interdites. Cette jurisprudence implique, si l'on veut aller au fond des choses, non que l'assureur est tenu au-delà de la somme pour laquelle il s'est obligé, mais que l'indétermination de cette somme permet d'y englober, par interprétation des actes, les frais des avaries antérieures à la perte.

resta sempre ferma la sicurta toccata, la Compagnia avra pero diritto di repetere dall' assicurato un aumento del mezzo per cento, oltre il premio della fatta assicurazione, ogni qual volta il legno si rechera in detti luoghi nel tempo sopra indicato... ».

(1) Traité du contrat d'assur., n. 75. — (2) Ch. II, sect. VII. — (3) Ch. XII, sect. I. — (4) D. v°. Droit mar., n. 2234.

Nous nous bornons à signaler en ce moment cette conséquence de l'indétermination.

Une autre conséquence de cette indétermination, c'est que le juge, astreint à fixer le montant de la somme assurée, devra se référer le plus souvent à la valeur de la chose assurée.

On lit dans la formule initiale des polices de Bordeaux et de Nantes : *somme assurée*, fr...; dans la formule initiale de la police du Havre : « Nous soussignés reconnaissons avoir pris à nos risques et périls de vous, M.... *les sommes que chacun de nous aura souscrites* aux clauses et conditions suivantes ». « Les soussignés assurent *la somme de*..., portant sur... », lit-on dans les polices, dites « françaises », sur corps ou sur facultés ». On lisait dans les polices de Marseille, de 1850 (formule finale) : « Les assureurs soussignés assurent, respectivement et sans solidarité entre eux, *pour les sommes désignées par chacun d'eux*, à M...». En outre, dans plusieurs de ces polices, les assureurs ont tiré la conséquence pratique de cette détermination en limitant leur engagement à la somme souscrite (1).

L'assurance illimitée étant hors d'usage, on doit, ainsi que le propose Lemonnier (2), présumer faite avec limitation toute assurance conçue en termes douteux.

1320. Le contrat, poursuit l'article 332, exprime « la prime ou le coût de l'assurance ». L'ordonnance de 1681 tenait le même langage. Nous avons déjà parlé de la prime (n. 1289 et 1295).

« Ce point est de l'essence du contrat », dit Emérigon (3). Qu'a-t-il voulu dire ? L'assurance est-elle nulle quand la prime n'est pas spécifiée dans la police ? Pardessus (4) et M. Boistel (5) l'ont pensé. Tel n'est pas notre avis. Il n'y a pas d'assurance sans prime et, par conséquent, le contrat est nul, du moins en tant qu'assurance, s'il n'est pas établi qu'une prime a été stipulée. Mais nous ne comprendrious pas pourquoi, s'il y a moyen de suppléer légalement à la police, le juge n'y suppléerait pas. D'abord la prime pourrait être stipulée par un acte distinct. Ensuite un des contractants pourrait déférer le serment à l'autre, provoquer son aveu, invoquer tous les documents écrits, etc.: nous avons expliqué plus haut (n. 1303) quelle est, en cette matière, la portée de l'article 1341 c. civ.

Il peut être établi que les parties ont stipulé une prime sans

(1) Art. 13 de la police « française » sur facultés, 24 de la police de Nantes, 24 de la police de Marseille, sur facultés, de 1850, 35 de la police de Bordeaux,etc. — (2) I,n. 142.— (3) Ch. II,sect.VII.— (4) II,n. 822.— (5) n. 1356. Cf. Alauzet, n. 2175. M. Boistel reconnaît d'ailleurs que la prime serait déterminable par d'autres stipulations du contrat, par exemple si le taux en avait été fixé par rapport à la somme assurée.

qu'on arrive à démontrer quel en est, au juste, le montant. D'ailleurs les polices elles-mêmes laissent parfois, à dessein, ce montant dans l'indétermination (1). Dans ce cas, écrivent MM. Lyon-Caen et Renault (2), empruntant les expressions de la police « française sur corps » (art. 23 § 2), les tribunaux pourraient fixer ce montant d'après le cours de la place où la police a été souscrite. Il n'existe pas toujours, il est vrai, sur toutes le places des cours moyens susceptibles d'être adaptés sans contestation à n'importe quelle expédition (3). M. de Valroger se borne à dire (4) : « Les tribunaux pourraient fixer la prime d'après l'usage des lieux s'il apparaissait que les parties ont entendu s'y référer » (conf., en ce qui touche la surprime, l'art. 343).

Le taux de la prime est variable ou invariable. Invariable quand elle elle est convenue pour tout le voyage (5), quand elle est d'une somme fixe, par exemple, ou de tant pour cent sur la valeur assurée, sans augmentation ni diminution (6). Variable, quand elle est stipulée avec augmentation proportionnelle pour chaque échelle volontairement faite ou pour prolongation du voyage au-delà d'un certain temps (7). « La prime stipulée dans la police, lit-on dans la police « française sur corps (art. 23 § 1), est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage ». L'augmentation de prime reçoit souvent le nom de *surprime* (8). Quelquefois,

(1) Conf. par exemple, dans la police « française » sur facultés, l'article 3 des conditions additionnelles : « En cas de blocus du port de destination, faculté aux navires de relever pour tout autre port même d'une autre puissance, *moyennant surprime à arbitrer*, si le relèvement a lieu... ». L'art. 23 de la police française sur corps, parlant des augmentations dues pour des navigations spéciales, dit qu'elles sont « fixées par le tarif de la place ». — (2) n. 2123. — (3) V. ci dessus, n. 1297, notes. « La prime, c'est le marché disputé, c'est le trafic, c'est la loi de l'offre et de la demande » (de Courcy, *les deux sortes de traités de réassurance*, p. 22). — (4) III, n. 1359. — (5) Cf. Emérigon, chap. III, sect. II § 1. — (6) Cf. Pothier, n 81; Emérigon, ch. III, sect. III. — (7) « Telle est l'hypothèse des assurances *pour le voyage non excédant six mois et a prorata pour le surplus*. La prime des six premiers mois est due en entier, quoique le voyage dure moins de six mois ; et, s'il dure davantage, la prime est augmentee à proportion. Telle est encore l'hypothèse de l'assurance *pour le voyage à un pour cent par mois* » (Emérigon, ch. III, sect. II § 3). — (8) Je lis, par exemple, dans le *Résumé des Décisions prises par la délégation de Marseille le* 15 *mai* 1884, sous la rubrique *surprimes sur marchandises chargées sur voiliers de cote inférieure à celles ci-dessous* : « Augmentation de 1/2 sur navires de plus de 10 ans et de moins de 15 ans, qui ne seront pas cotés 3/3 au *Veritas français*, AI noir, pour 9 ans au moins, au *Lloyd's Register*, A au *Registre autrichien*, I-OO *Registre italien*, AI-1 au *Norske Veritas* ou qui n'auront pas

mais rarement en temps de paix, la prime est stipulée à un certain taux en cas de perte et à un taux moins fort en cas d'arrivée : 12 0/0 par exemple en cas de perte, réductibles à 8 0/0 en cas d'arrivée (1). Il peut même être stipulé que, s'il y a perte, l'assureur paiera la somme assurée sans déduction de la prime. Emérigon (2) d'accord avec Roccus, déclare la convention licite : « il est vrai qu'en cas de sinistre l'assureur paiera l'entière perte sans déduction ni récompense ; mais la prime qu'il eût gagnée en cas d'heureuse navigation avait été portée à un taux relatif au double risque auquel il s'était exposé ». L'illustre jurisconsulte compare ce pacte à celui par lequel on fait assurer « la prime et primes des primes ». En effet, l'assuré peut se faire garantir, moyennant une somme, le remboursement, en cas de perte, de la première prime payée au premier assureur et cette convention peut se répéter à l'infini, entre lui et de nouveaux assureurs, dont chacun, moyennant une prime qui décroît jusqu'à devenir une fraction infiniment petite, s'engage à lui rembourser, s'il y a perte, la prime retenue par l'assureur précédent.

Lorsqu'une seule assurance est faite « pour l'aller et le retour », la prime est dite *liée*, parce que l'aller et le retour sont liés et ne forment qu'un voyage (3).

été nominativement agréés par les agents des assureurs spécialement accrédités à cet effet. Les cotes ci-dessus devront être applicables à la nature de la navigation « Cge, Atque ou LC » que le navire devra entreprendre. Les cotes des Registres étrangers ne seront applicables qu'aux navires de leur nationalité. Pour les navires âgés de 15 à 20 ans qui ne seront pas dans les conditions ci-dessus, l'augmentation sera de 1 0/0. Pous les navires âgés de plus de vingt ans, la surprime sera à arbitrer ; mais elle ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 1 1/2 0/2 en-deça des caps et 2 0/0 au-delà des caps ». V. encore, dans le même resumé, le tableau des « surprimes obligatoires » (facultés au long cours).

On trouve dans la formule finale qui suit la police « française » sur corps (1er janvier 1886) un tableau des « navigations spéciales » qui donnent lieu aux « augmentations de primes ». Augmentation de 1 0/0 pour chaque voyage au Canada, l'hiver, départ du Canada du 1er octobre au 31 mars ; pour chaque chargement de grains en vrac des États-Unis, l'hiver, départ des Etats-Unis du 1er octobre à fin février. Augmentation de 1/2 0/0 pour navigation au-delà de Singapoore ; par voyage à la côte orientale d'Afrique avec maximum de 1 0/0; de 1/4 0/0 par voyage à des points de la côte occidentale autres que Goree, Rufisque, Dakar et Gambie, avec maximum de 1/2 0/0. Augmentation suivant le tarif de la place pour navigation d'hiver en Baltique ou dans les mers polaires. 1/2 0/0 d'augmentation chaque fois que le navire se sera trouve du 15 octobre à fin fevrier soit en mer Noire, soit aux Canaries ou au Maroc, sans dépasser 1 0/0. *Junge* art. 4, 7, 8 de la police de Bordeaux, 5, 6, 9, 28 de la police de Nantes, 20 de la police du Havre, etc.

(1) Lemonnier, I, n. 147. — (2) Ch. III, sect. VI § 2. — (3) Emérigon, ch. III, sect. II § 4.

D'après un ancien usage attesté par Roccus et Casaregis (1), l'assuré qui n'avait pas payé la prime ne pouvait pas profiter de l'assurance quand même l'assureur aurait signé la police. Mais la rote de Gênes réagit contre cet usage, estimant que, si les assureurs souscrivaient sans avoir reçu, c'est qu'ils comptaient sur un très prochain paiement, et Casaregis approuva cette jurisprudence. Néanmoins, on le verra, l'ancienne coutume subsiste dans certains pays maritimes ou du moins on s'y conforme en ce que l'assureur reconnaît dans la police avoir reçu la prime. A Marseille, au dix-huitième siècle, la prime était encore exigible, sauf convention contraire, aussitôt après la signature (2). Mais, dès cette époque, dans la plupart des autres places, la prime ne se payait qu'après la cessation des risques, c'est-à-dire une fois acquise sans retour (3).

Aujourd'hui, d'après l'usage général. la prime des assurances sur corps se paie soit aussitôt après la signature de la police avec escompte de 5 0/0, soit à l'expiration des risques sans escompte ; celle des assurances sur facultés après l'expiration des risques (4).

1321. *Droit anglais*. Cette clause de la police-type « ledit navire.... et marchandises... sont et demeurent évalués à... » est souvent biffée dans les contrats et l'on y exprime alors ainsi qu'il suit la somme assurée: « 1000 livres sur le navire » ou « sur les marchandises » ou même si l'on se propose de faire une police *évaluée* : « 1000 livres sur le navire évalué à 2000 livres » ou « 2000 livres sur les marchandises évaluées à 11.000 livres ». D'après l'article 7 de la loi du 31 mai 1867, la police est entachée d'une nullité radicale (*null and void to all intents and purposes*) si l'on omet d'y mentionner « la somme ou les sommes assurées ». On verra d'ailleurs plus loin que, par l'effet de la clause *sue and labour*, l'assureur peut être tenu en dehors et en sus de l'assurance (*over and above the insurance*). Le montant de la prime, qui est généralement de tant pour cent de la valeur assurée, doit-il être nécessairement exprimé (*necessarily expressed*) dans l'acte, comme l'enseigne Arnould (5)? Il est permis d'en douter et l'on peut invoquer *a contrario*, pour écarter cette solution rigoureuse, l'article 7 de la même loi. Aussi, d'après Crump (6), cette clause n'est pas de celles dont l'omission entraîne la nullité de la police. En général (*in the common forms of policy*), l'assureur reconnaît

(1) Disc. I. Il en était ainsi notamment dans le droit maritime de la Catalogne et de l'Aragon (v. les art. 11 de l'ord. de 1435, 12 de l'ord. de 1458, 15 de l'ord. de 1484).— (2) Sentence du 23 mars 1749.— (3) Valin, sur l'art. 6 du titre des assurances. — (4) Renseignements donnés le 6 mars 1886 par le president de la chambre de commerce de Marseille. On lit dans l'art. 28 de la police du Havre: « Les primes sont payables aux termes en usage sur la place du Havre ». — (5) I, p. 247. — (6) n. 375.

avoir reçu la prime (1). En fait, le plus souvent, la prime n'est pas reçue par l'assureur au moment de la signature ; mais, les polices se négociant en général par l'intermédiaire des courtiers, passée en compte entre l'assureur et le courtier qui, sauf le cas de fraude, reste seul débiteur de la prime. Les parties stipulent souvent la restitution conditionnelle de la prime en prévision de certains événements et diverses clauses sont insérées à cet effet dans les polices anglaises (2).

Droit anglo-américain. La police n'est pas nulle, comme en Angleterre, parce que les contractants n'y auraient pas exprimé la somme assurée. On peut se borner à énoncer, par exemple, que le capital social est seul responsable et qu'aucun recours ne sera donné contre un des membres composant la compagnie d'assurances au-delà de sa part dans l'entreprise (3). Il suffit même que la somme assurable soit limitée, au su des assurés, par les statuts de la compagnie (4). Mais la prime est toujours exprimée (*the premium is always named*), dit Phillips (5). La prime est usuellement payée *by promissory note* et il est généralement convenu que, en cas de perte, ce *premium-note*, si le montant n'en a pas encore été versé, sera déduit des sommes payables par l'assureur. Tel est l'usage à New-York, à Philadelphie, à Baltimore (6). Ce n'est pas qu'on ait rompu avec la règle du droit anglais (7) ; on l'a tournée : *where a negotiable note is given for the premum,* dit encore Phillips (8), *this is a sufficient payment to be the ground of such a receipt* (9). Enfin, d'après Phillips lui-même (10), l'indétermination de la prime (qui consiste habituellement en un tant pour cent de la valeur assurée) peut résulter de la police elle-même, par exemple, quand la somme assurée est énoncée comme il suit : *argent avancé ou à avancer pour l'usage du navire* pendant un voyage dans l'Inde.

Code civil du Bas-Canada. « La police d'assurance maritime contient :...la prime. le montant assuré » (art. 2492).

Code hollandais. La police doit contenir la somme assurée et le taux de la prime (art. 256 § 4 et 7).

(1) Voici la formule usuelle : « Confessing ourselves paid the consideration due unto us for the assurance by the assured ». Cf. Crump, n. 392. — (2) V. pour de plus amples details sur ce dernier point Arnould, II, p. 371 et s. — (3) Hallett *v.* Dowdall, 9 Eng. Law and Eq. R. 348 (cité par Phillips. n. 1475 *a*). — (4) Williams *v.* New England Mut. Fire Ins. Co., 31 Maine (1 Redd.) 219 (cite par Phillips, ib.). — (5) n. 34. — (6) Phillips, n. 51. — (7) « La police usuelle contient une clause par laquelle les assureurs reconnaissent avoir reçu la prime » (Phillips, n. 512). — (8) Ib. — (9) D'après une loi de l'Etat du Maine, la police, une fois exécutée, lie les contractants, quand même il n'aurait pas été remis de *premium-note.* Warren *v.* Ocean Ins. Co., 16 Maine R. 439. — (10) n. 501.

Code portugais. Toute police d'assurance terrestre ou maritime énonce le taux de la prime (art. 1684 § 5).

Code brésilien. La police doit énoncer « la prime et le lieu, l'époque, la forme du paiement de cette prime » (art. 667 § 9).

Codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay. La police doit énoncer la somme assurée et la prime (art. 644 § 4 et 7 c. arg., 645 § 4 et 7 c. urug.).

Code de Cosat-Rica. La police doit énoncer : la somme assurée, la prime convenue et le lieu, le temps, la forme du paiement de cette prime ; la fraction de la prime qui correspond au voyage d'aller et au voyage de retour, si l'assurance a été faite pour un voyage d'aller et retour (art. 780 § 13, 14, 15). De même en droit mexicain (art. 638 c. mex.) et en droit péruvien (art. 369 § 2 et 4, art. 861 § 6 c. péruv.).

Codes du Chili, de Guatemala, du Honduras et du Salvador. La police doit contenir la somme assurée ; la prime, l'époque, le lieu et la forme du paiement de cette prime (art. 516 c. chil., 405 c. G., 514 c. H., 445 c S. ; 1238 § 7 c. chil., 1111 § 7 c. G., 1235 § 7 c. H., 1155 § 7 c. S.). D'ailleurs l'assurance contractée sans stipulation de prime est nulle (*nulo i de ningun valor*) (art. 541 c. ch., 430 c. G., 539 c. H., 470 c. S).

Code espagnol. La poliza contendra...: cantidad asegurada, precio convenido per el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago, parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere a viaje redondo (art. 738 § 12, 13, 14).

Codes de la Turquie et de l'Egypte. Le contrat énonce... la somme pour laquelle on assure ; la prime ou le coût de l'assurance (art. 176 § 3 et 6 c. t., 174 § 3 et 6 c. ég.) (1).

Droit belge. L'art. 173 de la loi du 21 août 1879 implique, comme notre article 343. que le juge peut régler, le cas échéant, la quotité, non énoncée, d'une prime stipulée en principe, « en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance ».

L'article 6 § 3 de la police d'Anvers (2) implique que la prime ne s'acquitte pas nécessairement aussitôt après la signature de la police.

Droit danois. Nos lecteurs savent déjà que la police de Copenhague contient une détermination de la somme assurée, calculée en

(1) V. le préambule, les articles 12 et 13 de la police de Constantinople (V. von John, p. 63 et 64). — (2) Ainsi conçu : « Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage devient, en cas d'avarie, l'objet d'un règlement et d'un paiement séparés ; chaque paiement d'avarie vient en diminution du capital assuré ».

monnaie danoise, et une fixation de la prime à un tant pour cent de la valeur assurée (v. ci-dessus, n. 1316) (1).

Droit allemand. Quoiqu'aucun texte n'ordonne d'énoncer dans la police le montant de la somme assurée, la détermination de cette somme est fort utile, ne fût-ce que pour faciliter l'application des articles 796, 844 et s. c. all. (2). « L'assureur ne doit payer que dans la mesure de sa souscription, *inscrite sur la police*.... lit-on dans l'article 41 § 5 des *conditions générales* révisées à Brême en 1875. Le code allemand (art. 816) porte que, sauf convention contraire, la prime doit être payée aussitôt après la conclusion du contrat et, si une police est réclamée, contre la délivrance de la police. La police de Berlin (sur facultés) répète (art. 17) : « La prime est payable comptant au moment de la remise de la police ». Néanmoins, dit Lewis (3), les assureurs allemands n'ont coutume, en fait, de réclamer la prime qu'au bout d'un certain délai, par exemple, de trois ou de six mois (4).

Code suédois. La lettre d'assurance doit contenir, à moins de restrictions spéciales, la somme assurée, en monnaie du pays, et le montant de la prime convenue (art. 204 § 8 et 9). A moins de convention contraire, la prime doit être payée au reçu de la police (art. 222). De même en droit finlandais (art. 175 § 1 et 3 c. finl.).

Code russe. Le contrat d'assurance doit énoncer la prime d'assurance (5). Ce contrat n'est d'ailleurs parfait que par le paiement de la prime exprimée dans le contrat (6). Tant que cette prime n'a pas été payée et que la quittance n'en a pas été donnée sur la police, le navire et le chargement ne sont pas sous la responsabilité des assureurs (7).

Code italien. L'article 420, placé dans la partie générale de ce code, décide que la police énoncera la somme assurée et la prime (§ 4 et 5). L'article 610 implique que le juge peut, le cas échéant, régler la quotité incertaine d'une prime convenue « en ayant égard

(1) On lit dans l'art. 8 du ch. IV, livre IV, du vieux code danois : « La prime sera payée au moment de la signature du contrat : néanmoins si quelqu'un fait assurer son navire ou ses marchandises pour un voyage de long cours tant pour l'aller que pour le retour, il paiera la moitié de suite et l'autre moitié après le retour du navire ou au jour dont les deux parties seront convenues... ». — (2) *Junge*, en ce qui touche la somme assurée, les art. 12 et 13 de la police de Berlin. — (3) II, p. 260. — (4) La police de Hambourg, sur corps, fixe, dans ses conditions générales, à 1/2 0/0 par quinzaine commencée la prime à payer pour la prolongation de voyage dont nous avons parlé au n. 1318. — (5) Art. 894 § 7 (anc.num). — (6) Art. 900. — (7) Art. 901. « Les primes se paient immédiatement », lit-on encore dans l'ouvrage de M. G. Lafond de Lurcy, p. 367.

aux risques, aux circonstances et aux conventions de chaque police d'assurance ».

1322. Le contrat, poursuit l'article 332, exprime « la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue ». Cette soumission à l'arbitrage n'est pas de nécessité, disaient Valin, Pothier, Emérigon ; elle est volontaire. C'est pourquoi les rédacteurs du code ont complété la formule de l'Ordonnance par ces mots : « si elle a été convenue ». Le projet de code soumis au conseil d'Etat admettait, il est vrai, l'arbitrage forcé en cette matière (1) ; mais on eut la sagesse de s'en tenir à l'ancien système.

L'article 1006 du code de procédure énonce que « le compromis désignera les objets en litige et les noms des arbitres, à peine de nullité ». La jurisprudence a déduit logiquement de ce texte la nullité de la clause compromissoire, c'est-à-dire de la clause par laquelle les parties, en contractant, se soumettent, en cas de contestation, à la juridiction arbitrale, quoique la contestation ne soit pas encore née et que, par conséquent, l'objet du litige ne soit pas fixé. Notre article 332 déroge à l'article 1006 (2). Comme il ne s'agit là que d'un arbitrage volontaire *sui generis*, cette disposition de notre loi commerciale n'a pas été abrogée par la loi du 17 juillet 1856 (3). On comprend d'ailleurs le motif de cette dérogation. Les contestations qui naissent entre les assureurs et les assurés ne varient guère de nature, étant presque toujours relatives soit aux causes des avaries ou des sinistres. soit à l'étendue des dommages soufferts. Les parties savent donc ce qu'elles font en insérant une clause compromissoire dans une police d'assurances maritimes et peuvent choisir des hommes réunissant les aptitudes spéciales nécessaires (4).

Mais les parties ne doivent pas se figurer qu'elles réduiront leurs frais en substituant les arbitres aux juges consulaires (5).

Au demeurant on ne trouve pas la clause compromissoire générale dans le texte imprimé de nos polices, mais seulement, dans

(1) V. Locré, *législ. de la France*, XVIII, p. 434 et 440. — (2) Marseille, 9 août 1881 ; trib. co. Seine, 8 déc. 1881. Rec. de M. 81. 1. 258 ; 82. 2. 75. — (3) Cf. Req. 27 novembre 1860. D. 61. 1. 494. *Contra* Marseille, 16 déc. 1885. Rec. de M. 1886. 1. 59. Ce jugement du tribunal de commerce de Marseille a été critiqué très-judicieusement par M. Lyon-Caen (*Rev. crit.*, ann. 1886, p. 345). — (4) Lyon-Caen et Renault, Précis, n. 592. — (5) « Si le contrat n'avait pas contenu la clause compromissoire, lit-on dans la piquante brochure de M. de Courcy intitulée *un procès d'assurance maritime en Angleterre*, p. 27, le litige eût été soumis au tribunal de commerce et eût été moins dispendieux encore ».

quelques-unes, l'engagement de faire régler par arbitres des points spéciaux (1).

Quelquefois les polices françaises défèrent d'avance à un tribunal étranger le jugement des contestations qui pourront naître à l'occasion du contrat. Le tribunal de commerce de Marseille s'est trompé en annulant, le 16 décembre 1885 (2), une semblable stipulation. D'une part la clause compromissoire est licite en cette matière, d'autre part il est loisible à un Français de renoncer d'avance à la faculté, que lui accorde l'article 14 du code civil, de citer un étranger devant les tribunaux français pour l'exécution des contrats passés entre eux (3).

1323. On connaît, en Angleterre et aux Etats-Unis, comme en France, la clause compromissoire. *Marine policies*, dit Phillips (n. 58), *provide for submitting disputes between the parties to arbitration*. Ce jurisconsulte ajoute, il est vrai, dans une note, que la *provision for arbitration* n'a pas d'efficacité pratique (*pratical efficacy*) dans l'un ou dans l'autre pays, le jury ne pouvant guère évaluer le dommage que l'un des deux intéressés causerait à l'autre en refusant d'exécuter la clause et les tribunaux ne lui paraissant pas pouvoir nommer d'office un arbitre au lieu et place de la partie récalcitrante. Cependant la cour de l'Échiquier, revenant sur une ancienne jurisprudence, a décidé que l'assuré n'était pas recevable à poursuivre en justice l'assureur, faute de s'être conformé aux conditions d'une police qui renvoyait, le cas échéant, les contractants devant les arbitres (4). On lit dans certaines polices, sinon dans toutes les polices de Charleston que les parties *peuvent* (*may*) soumettre leurs différends à des arbitres.

Cette disposition de notre article 332 a été reproduite par les codes de Costa-Rica (art. 780 § 18), du Pérou (art. 861 § 7), du Brésil (art. 667 § 11), de la Turquie (5) et de l'Egypte (art. 176 § 11

(1) *Police de Nantes*. Dans les cas d'assurances à l'année, les risques, dans la mer Baltique et la mer Noire, du 1er octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime à régler de gré à gré ou *par arbitres* (art. 5). Si, pour faire quarantaine, le navire, par suite de réglements sanitaires, relève pour un autre lieu ou s'il l'a fait au Hoc ou sur la rade du Havre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime *réglée par arbitres* (art. 6). *Police du Havre*. Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de prime *a dire d'experts* (art. 20 § 1). — (2) Revue inter. du dr. marit. 1, p. 517. — (3) Req. 16 mars. 1885, ib. p. 346. — (4) Avery *v.* Scott, 22 Eng. Law and Eq. R. 287, Trinity Term, 1853. *Contra* Robinson *v.* Georges, 17 Maine R. 131. — (5) L'art. 49 de la police de Constantinople contient une clause compromissoire : il soumet les différends qui pourraient surgir « à des arbitres fonctionnant au lieu même où la police a été souscrite ».

c. t., 174 § 11 c. ég.) (1). L'article 14 de la police d'Anvers (1867) est ainsi conçu : « Les contestations élevées entre les assureurs et les assurés au sujet de l'exécution de la présente police sont jugées par trois arbitres, dont les deux premiers sont nommés par chacune des parties et le troisième par les arbitres ainsi nommés, avant de prendre connaissance de l'affaire. En cas de désaccord, la nomination de ce troisième arbitre sera déférée au tribunal de commerce. Les parties se réservent la faculté d'appel (2) ». Les polices allemandes ne procèdent pas de même : « Toutes les contestations entre l'assuré et l'assureur au sujet de l'assurance, lit-on dans l'article 72 des *conditions générales*, révisées en 1875 par les assureurs de Brême, sont en première instance *exclusivement* du ressort du tribunal de commerce de la ville libre de Brême... ». « Toutes les contestations entre la compagnie et l'assuré, répète l'art. 46 de la police de Berlin, sur facultés, seront tranchées par le tribunal compétent de l'endroit où la police est signée ». En Suède, quand le différend n'est pas de ceux que peut régler le dispacheur, la demande est portée devant une cour de justice et c'est encore à une cour de justice qu'on s'adresse, le cas échéant, pour contester le règlement dressé par le dispacheur en matière d'assurances : toutefois les juges peuvent, si l'un des intéressés requiert la procédure orale, inviter les parties à choisir un jury de quatre ou de cinq membres qui résout la question de fait et fixe les indemnités. Le code finlandais confie, en principe, à un dispacheur (art. 230) le règlement des différends au sujet de l'indemnité, mais permet aux parties (art. 243) de remettre à des arbitres la décision des différends *survenus* entre elles. Les rédacteurs de l'ancien code italien avaient évité de reproduire cette disposition de notre loi commerciale ; à plus forte raison ne l'a-t-on pas insérée dans le code de 1882. Toutefois la troisième (3) et la quatrième (4) polices de Trieste (Lloyd autrichien) contiennent des clauses compromissoires très-détaillées : l'article 28 de la police de Palerme (*la Sicilia*) (5) contient une autre clause compromissoire.

(1) D'après les statuts des sociétes d'assurances mutuelles maritimes des provinces de Frise et de Groningue, « les contestations entre les assurés et les directeurs sont portées devant trois arbitres, selon l'article 624 du code de procédure civile. Ces arbitres décident selon le règlement et les principes généraux du droit et des assurances, *sans forme de procès* » (note de M. Farncombe Sanders, p. 82). — (2) V. dans le Rec. du Havre, 1883, 2, 37, un jugement du 8 decembre 1881, par lequel le tribunal de commerce de la Seine se déclare incompétent en exécution de l'art. 14 de la police d'Anvers — (3) Art. 34 (von John, p. 293). — (4) Art. 23 (v. John, p. 304). — (5) von John, p. 181.

1324. « Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues ». C'est la phrase finale de l'article 332. L'Ordonnance avait dit, de même : « Et généralement toutes les autres conditions dont elles voudront convenir ». Dès lors il était bien inutile, on l'a plusieurs fois remarqué, d'énumérer les énonciations diverses à insérer dans les polices (conf. ci-dessus, n. 1310).

Tous les législateurs qui ont suivi le procédé du code français ont d'ailleurs, au mépris de l'étrange exemple donné par Philippe II, roi d'Espagne (1), fait suivre ou précéder leur énumération d'une réserve analogue. *Ademas de las condiciones que libremente consignen los interesados*, dit l'article 738 du nouveau code espagnol. *E generalmente todas as outras condiçoes em que as partes convenhao*, répète l'article 667 § 13 du code brésilien. « La police contient encore toutes autres clauses et énonciations dont les parties conviennent », lit-on dans l'article 2492 *in fine* du code civil du Bas-Canada, etc., etc. D'après la loi belge du 11 juin 1874 (art. 27), la police énonce seulement la date de l'assurance, le nom de la personne qui fait assurer, les risques que l'assureur prend sur lui, les temps auxquels les risques doivent commencer et finir. Le projet exigeait encore la mention de la somme assurée, de la prime et la description des objets. On a supprimé ces indications, parce que, ces choses étant essentielles à la validité du contrat, il était inutile d'obliger les parties à les mentionner dans la police. Mais cette raison, dit M. E. Mir (2), aurait pu faire supprimer l'article tout entier (3).

Emérigon (ch. II, sect. VII § 2) posait la question suivante : « Mais est-il permis de stipuler des pactes contraires à la disposition de l'Ordonnance » ? et critiquait soit le règlement de Barcelone, soit le règlement d'Amsterdam, d'après lesquels « tous contrats faits et passés au préjudice de l'Ordonnance, quoique les parties eussent stipulé et contracté au contraire, devaient être déclarés nuls ». Il est permis, poursuivait-il, « de déroger aux dispositions de l'Ordonnance dans tous les points qui, n'étant prohibés par aucun texte exprès, n'intéressent ni l'essence du contrat ni les bonnes mœurs ni le droit public de la première classe (4). Et

(1) V. Emérigon, I, p. 157. Philippe II avait eu l'idée d'interdire l'addition de clauses non expressément autorisées (anc. règl. d'Anvers). — (2) Annuaire de législ. étrang., t. IV, p. 429. — (3) « On ne saurait comprendre, en effet, une police d'assurance qui ne contient pas la date du contrat, le nom de l'assuré et la mention des risques ». — (4) Casaregis, disc. I, n. 8 ; disc. X, n. 8. Rote de Gênes. déc. 102, n. 5. La cour de Gênes a jugé le 20 avril 1885 (*Rev. intern. du dr. mar.* I, p. 254), que les parties

telle est la disposition du droit commun ». Nous pensons aussi que le droit commun suffit à guider le juge, et nous ne regrettons pas qu'on se soit, en 1807, abstenu de légiférer sur ce point.

Au contraire, un certain nombre de codes étrangers contiennent la prescription suivante : « Est nulle la renonciation faite lors du contrat d'assurance ou pendant sa durée aux dispositions impératives ou prohibitives de la loi » (art. 254 c. hol. (1), 1681 c. port., 643 cod. de Buenos-Ayres et de l'Uruguay, etc.).

1325. L'article 333 du code de commerce est ainsi conçu : « La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différents assureurs ». Nonobstant cette disposition formelle, Delvincourt a enseigné (2) qu'une police forme nécessairement un seul contrat et que, pour qu'il y ait plusieurs contrats, il doit y avoir autant de polices distinctes. Cette opinion, manifestement erronée, n'a pas été suivie.

Soit à raison des marchandises... Par exemple, un chargeur peut faire assurer par une même police des blés, des huiles, des cotons, etc., d'une façon distincte. Comment distinguer si la police renferme plusieurs contrats ou s'il n'y a qu'une seule assurance ? Il n'y a qu'un seul contrat si les marchandises sont évaluées en bloc et assurées pour une prime unique : y a-t-il plusieurs contrats si, quoiqu'évaluées séparément, elles sont assurées pour une prime unique ? Le juge devra résoudre la question d'après les circonstances et les termes de l'acte.

J'ai parlé, dans mon tome IV (p. 390 à 392) de la *division par séries*. Voici cinquante balles d'étoffes, d'une valeur agréée de 50.000 fr., divisées en cinq séries de dix balles, estimées chacune 10.000 fr. La simple division par séries, tout en changeant le mode de règlement, n'affecte pas l'unité du contrat : elle n'implique pas la division de la prime et n'engendre pas la multiplicité des assurances (3).

Soit à raison du taux de la prime... La division même de la prime n'entraîne pas nécessairement, *ipso facto*, la multiplicité des assurances (4). Cependant, en général, il y a plusieurs contrats, si di-

sont libres de déroger au code de commerce, pourvu que l'essence du contrat ne soit pas dénaturée.

(1) Nonobstant cette disposition, est valable, d'après un jugement de Rotterdam du 24 mai 1876 (*journ. du dr. intern. pr.*, t. IV), la clause d'une police par laquelle les parties déclarent renoncer à se prévaloir de l'article 251 du cod. néerl., si elles ont agi de bonne foi. — (2) I, p. 210 et s.; II, p. 212, note 7. — (3) Em. Cauvet, II, n. 372. *Sic* de Valroger, n. 1369. — (4) Bédarride, n. 1080 : Ruben de Couder, v° Ass. marit., n. 224; Dall. v° *Droit mar.*, n. 1558.

vers objets sont assurés pour des sommes séparées et pour des primes distinctes (1).

Soit à raison des différents assureurs... Disons : soit à raison des différents assurés, soit à raison des différents assureurs. Il y a, en principe, autant d'assurances que d'assurés. Si le fréteur et l'affréteur ou si plusieurs chargeurs se sont fait assurer dans le même acte, la même police contient plusieurs assurances. Il y a de même, en principe, autant d'assurances que d'assureurs. Il est certain et reconnu, dit Cresp, que chaque signature, chaque souscription d'assureur constitue un contrat particulier séparé, distinct et indépendant des autres ; tellement que toutes peuvent être pour des sommes différentes, pour primes différentes, à des conditions différentes : les unes peuvent être valides, les autres nulles, les unes irrévocables, les autres résolubles.

Exceptons le cas où les assureurs se sont obligés solidairement. Ces obligations solidaires, n'ayant toutes ensemble qu'un seul objet, ne forment, dans leur faisceau, qu'une seule obligation, dans laquelle chacun des assureurs, placé sur le même plan, n'est, comme l'explique très bien Demolombe (2), que l'*alter ego* de l'autre. Il y a entre ces assureurs, dit encore la cour de cassation (3), un lien légal d'association qui attribue un caractère d'indivisibilité à leurs intérêts.

Il y a presque toujours un intérêt à déterminer si la même police contient une ou plusieurs assurances.

A. Voici deux marchandises : une d'elles a été l'objet d'une fausse déclaration. Cette fausse déclaration n'affecte pas l'autre marchandise, s'il y a deux assurances ; elle affecte l'une et l'autre marchandise s'il n'y a qu'une assurance.

B. L'assuré veut délaisser. La perte des trois quarts sur une des marchandises autorise le délaissement, quant à cette marchandise, s'il y a deux assurances ; elle n'autorise aucun délaissement tant qu'il n'y a pas perte des trois quarts sur le tout, s'il n'y a qu'une assurance (4).

(1) Cf. de Valroger, n. 1368. *En général*, disons-nous ; mais les juges, interprétant l'intention des parties, s'écartent incessamment de cette règle. V. entre autres exemples le jugement du tribunal de commerce de Marseille du 20 juin 1862 (Rec. de M. 1862, 1. 189) : le tribunal reconnaît l'unité de l'assurance, quoique des primes différentes aient eté convenues pour deux parties de la cargaison et que les marchandises de chaque partie aient été séparément évaluées pour déterminer une prime commune. — (2) Oblig. III, n. 386. — (3) Civ. cass. 3 mars 1852. D. 52. I, 93. — (4) Citons un arrêt de la cour de Rouen du 10 janvier 1877 (Rec. du H. 1878, 2, 40), d'après lequel, « encore bien que l'assurance d'un navire de pêche ait été faite pour des valeurs portant séparément sur le

C. Voici deux assureurs : la réticence commise à l'égard du premier n'entraîne aucune nullité dans les rapports du second assureur et de l'assuré, s'il y a deux assurances.

D. S'il y a plusieurs contrats, les derniers en date seront seuls annulés dans l'hypothèse prévue par l'article 359.

E. S'il y a plusieurs assurances, le jugement rendu contre chacun des assureurs, assignés par un même exploit, est en premier ou en dernier ressort selon que le chiffre de sa part dans la condamnation requise est supérieur ou inférieur à 1500 francs (1). Il en serait ainsi quand même les assureurs auraient été assignés, non individuellement, mais en la personne du mandataire général désigné dans l'acte constitutif de l'union pour les représenter en justice, parce que la forme ne peut pas l'emporter sur le fond : or chacun des mandants ne saurait être représenté dans la cause que dans la proportion de son engagement distinct (2).

L'article 333 pourrait être supprimé sans inconvénient. Nous comprenons qu'on ne l'eût pas maintenu dans le projet de révision imprimé en août 1867.

Cependant nous rencontrons une disposition analogue dans la plupart des codes qui ont été conçus sur le type français (v. art. 784 du code de Costa-Rica, 863 du code péruvien, 740 § 2 et 3 du code espagnol (3), 667 *in fine* du code brésilien, 177 du code turc, 175 du code égyptien, 26 de la loi belge du 11 juin 1874). Signalons enfin cette règle d'interprétation écrite dans l'article 798 du code allemand : « Quand, dans un contrat, plusieurs objets ou un ensemble d'objets ont été compris dans une seule évaluation,

corps et l'armement, si cette assurance a été faite par la même police, l'assuré est autorisé, quand il délaisse le corps, à délaisser l'armement, et un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 20 avril 1874 (Rec. de M. 1874, 2, 165) d'après lequel, l'assurance d'un vapeur portant à la fois sur corps, agrès, dépendances et sur machines et accessoires, il y a, quant au délaissement, indivisibilité entre les objets assurés, quoique la somme assurée ait été divisée entre le corps et la machine et qu'une prime différente ait été stipulée pour chacune des fractions. Il est impossible, nous le répétons, d'assigner, en cette matière, une règle fixe aux tribunaux.

(1) Civ. rej. 3 mars 1852 : « Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que l'acte du 9 mars 1847, constitutif de l'union commerciale de Saint-Malo pour les assurances maritimes, exclut formellement toute solidarité entre les assureurs ». *Junge* civ. cass. 3 mars 1852. D. 52, 1, 92 et 93. Req. 18 février 1863. D. 63, 1, 375 : « attendu que les marchandises appartenant à Borchard avaient été assurées par diverses compagnies sans solidarité entre elles... » — (2) Mêmes arrêts du 3 mars 1852. — (3) Ces deux alinéas sont ainsi conçus : « Se podra tambien en la poliza fijar premios diferentes a cada objeto asegurado. Varios aseguradores podran suscribir una misma poliza ».

mais que plusieurs de ces objets ont été évalués séparément, ces objets doivent aussi être considérés comme assurés séparément ».

1326. L'interprétation (*construction*) des polices tient une grande place dans les écrits des jurisconsultes anglais et anglo-américains. Nous signalons à nos lecteurs dans l'ouvrage d'Arnould (5e édit.) les pages 276 à 296, dans l'ouvrage de Phillips la section XIII du chapitre I (n. 118 à 145). Voici les sept règles d'interprétation qu'Arnould pose et développe.

I. Tout usage bien établi du commerce est, en principe, réputé faire partie de la police.

II. Un usage, pour avoir force obligatoire, doit être général et notoire dans la branche du commerce à laquelle on prétend le rattacher.

III. Quand le sens des mots employés dans la police est (ou devient, par un concours de circonstances particulières) ambigu ou obscur, les intéressés sont recevables à expliquer par l'usage, au moyen de la preuve testimoniale, leur véritable signification dans un cas donné.

IV. L'usage sert à expliquer ce qui est douteux ou technique et à combler les vides de l'acte, non à contredire ce qui est clair.

V. « Si quelque doute s'élève sur le sens de la police, les clauses écrites doivent être présumées avoir une portée plus grande que les clauses imprimées, les premières étant la traduction immédiate et faite par les contractants eux-mêmes de leur propre pensée » (1).

VI. Les phrases manuscrites doivent être prises à la lettre plutôt que les phrases imprimées, celles-ci n'étant pas faites pour le contrat même qu'il s'agit d'interpréter.

VII. S'il est impossible de débrouiller le sens véritable d'une clause obscure, elle doit être interprétée plutôt en faveur de l'assuré qu'en faveur de l'assureur (2).

Les jurisconsultes français et belges n'ont pas suivi cet exemple. Emérigon lui-même traite brièvement la question (ch. II, sect. VII § 4) et se réfère presque exclusivement aux principes généraux.

En cette matière comme en toute autre, les usages, pour avoir une force obligatoire, doivent être anciens, constants, multipliés (3). A ces conditions, nos tribunaux appliquent aux contes-

(1) Ce sont les paroles mêmes de lord Ellenborough (in Robertson *v.* French, 4 East, 130, 136). V. dans ce sens Bassell *v.* American Fire Ins. Co., 2 Hugh. 511. (1877) Unit. St. Digest, 1877. — (2) « Une police d'assurance doit être interpretee durement contre l'assureur et liberalement en faveur de l'assuré » (1877, Brink *v.* Merchants and Ins. co., 49 Vt. 442. U. S D. 1877). *Junge* State Ins. Co. *v.* Maakens, 1876. D'après ce dernier arrêt, il ne faut pas donner une interprétation extensive aux clauses apportant des restrictions aux moyens legaux qu'a l'assuré de recouvrer ses droits. — (3) Cf. Boistel, n. 21.

tations nées sur les assurances maritimes : 1° les usages généraux français (1) : 2° les usages locaux français (2) ; 3° s'il y a lieu, les usages étrangers (3). Ils consultent ces usages pour interpréter les conventions (4), pour suppléer à la loi ou pour l'interpréter (5), non pour abroger la loi (6) (conf., en droit néerlandais, arrêt de la cour de la Haye du 11 février 1878. *Journ. du dr. internat. privé*, t. XI, p. 209). La preuve de l'usage se fait sans doute par les attestations des commerçants et par les *parères* des chambres de commerce (7). Toutefois la cour de Bruxelles a jugé le 16 janvier 1865 (8) qu'un parère signé par les directeurs des compagnies d'assurances et constatant l'interprétation donnée par l'usage à la clause *nouvelles régulières* n'était pas une preuve faisant foi en justice (9). Il est évident que ni la loi française ni la loi belge n'attachent à n'importe quel « parère » l'autorité d'une présomption légale.

On ne saurait, sans méconnaître les principes du droit français, énoncer d'une façon générale que, dans le doute, la police s'interprètera contre l'assureur. L'article 1162 du code civil est l'unique règle. Donc, toutes les fois qu'un des contractants se portera créancier, alors même que, dans un autre ordre de faits, il sera débiteur à son tour, le doute et l'ambiguité du contrat s'interprèteront pour restreindre l'obligation dont il poursuit l'exécution contre l'autre (10), l'obligation de l'assuré quand on lui réclamera la prime, celle de l'assureur quand on lui demandera le payement de l'indemnité (11).

(1) V. entre autres arrêts, Rennes, 22 février 1878. Rec. du H. 1880, 2. 23. — (2) V. trib. co. Seine, 22 février 1879. Rec. de M. 1880, 2, 5 ; Mars. 21 octob. 1874. Rec. de M. 1875, 1, 12 ; Mars. 28 février 1881, ib. 1, 111 ; Bordeaux, 17 nov. 1867 Rec. de B. 1867, 401. — (3) V. entre autres arrêts Paris. 6 août 1884. *J. du dr. int. privé*, t. XII, p. 73 et *Gaz. des trib.* du 4 oct. 1884. — (4) Cf. art. 1159 c. civ. — (5) Cf. av. du C. d'Etat du 13 déc. 1811, approuvé le 22, mais pourtant non inséré au *Bulletin des lois*. — (6) Mais la cour de Bordeaux a donne le 11 fevrier 1861 (Rec. de M. 1863, 2, 3) la préeminence aux usages sur les données mêmes de la science en jugeant qu'il ne suffisait pas, pour invalider le délaissement, que le navire et la cargaison ne fussent pas dans les proportions indiquées par la science, si d'ailleurs les usages du commerce maritime avaient été observés. — (7) Cf. Ruben de Couder, v° Usages commerc., n. 11. — (8) Rec. d'A. 65, 2, 43. — (9) Conf. Montpellier, 6 fevrier 1849, D. 49, 2, 122. — (10) Cf. Larombière sur l'art. 1162. — (11) D'après un arrêt de Bruxelles du 23 juillet 1860 (Rec. d'A. 1860. 1, 157), le doute sur l'étendue d'une clause d'un contrat d'assurance doit s'interpréter contre l'assuré et en faveur de l'assureur : d'accord, pourvu qu'on poursuive contre l'assureur l'exécution de ses obligations. Cf. Marseille 17 juin, Aix 3 déc. 1879. Rec. de M. 1879, 1, 213 ; 1880, 1, 153. En

Le juge décide parfois, en fait, qu'il s'agit de clauses imprimées et de style « dont l'assuré n'a pu prendre connaissance réfléchie et avoir la complète intelligence » (1). Dans ce cas, en effet, les rôles peuvent être, à la rigueur, intervertis. Toutefois il ne faudrait s'avancer dans cette voie qu'avec beaucoup de réserve.

En effet la ligne de démarcation entre les clauses imprimées et les clauses manuscrites n'est pas tracée, chez nous, aussi profondément qu'en Angleterre. A deux reprises, la cour de cassation a déclaré très nettement que la signature apposée par les contractants au bas de la police implique de leur part la connaissance et l'acceptation de toutes ses clauses, sans distinguer entre les clauses imprimées et les clauses manuscrites (2).

Néanmoins, si quelque clause manuscrite contredit une clause imprimée, la première doit manifestement l'emporter sur la seconde, en France comme en Angleterre (3),

1327. Il n'est pas non plus d'ouvrage anglais ou anglo-américain sur les assurances qui ne contienne une dissertation de quelque étendue sur les *alterations of the policy*, c'est-à-dire sur les modifications faites ou sur les compléments apportés aux polices.

« La police, dit Arnould (4), est l'unique manifestation légale de la pensée des contractants et doit être, en conséquence, annulée, conformément aux principes du *common law*, par toute altération substantielle (*material alteration*) qui y serait introduite, après la signature de l'acte, sans le consentement de toutes les parties » (5). Mais les parties peuvent, d'accord, modifier la police

matière d'assurances contre l'incendie, les tribunaux français interprètent généralement le doute en faveur de l'assuré. En définitive, dit-on, le juge ne doit appliquer l'article 1162 qu'en désespoir de cause et quand il ne trouve pas de fil conducteur : or, pour justifier cette jurisprudence, on invoque habituellement une circonstance de fait; c'est que l'assureur a rédigé l'acte et fait la loi du contrat (Paris, 1er août 1844; Besançon, 3 mai 1845 ; Paris, 12 janvier 1850, etc. Bonneville de Marsangy, II, p. 62, 67, 100, etc.). Mais il importe de signaler aux praticiens un jugement du tribunal de commerce du Havre du 21 août 1883 (Rec. du H. 1884, 1, 115), d'après lequel les clauses ambigues doivent s'interpréter, en matière d'assurances maritimes, contre les assurés en faveur des assureurs.

(1) Paris, 29 juin 1870. Bonneville de Marsangy, II, p, 392. — (2) Civ. rej. 1er février 1853 et civ. cass. 2 août 1875. Bonneville de Marsangy, I, p. 52 et 172. — (3) Mars. 17 juin 1879 et Aix, 3 décembre 1879 (précités).— (4) I, p.262. — (5) La rectification des simples erreurs est réservée; mais, dans cette hypothèse même, le juge devra se montrer très-circonspect (*extremely cautious*), et ne s'écarter de la règle que si l'erreur est clairement démontrée (*made out by the clearest evidence, according to the understan-*

après sa signature soit par des ratures, soit par des interlignes, soit en remplissant les *blancs* (*by an addition in a blank space*) : ces modifications une fois signées, pourvu qu'elles soient conformes aux prescriptions de la loi fiscale, forment la loi des contractants, tout comme l'acte primitif. Celui-ci étant rédigé par écrit, les modifications qu'on y apporte doivent revêtir la même forme, qu'on les inscrive au *recto* ou au *verso* de la police ou sur un acte séparé. On se borne à exiger, dans la pratique, que les assureurs, *who are intended to be bound by them*, les signent de leurs initiales (1). Les *material alterations* sont, selon la définition de Duer, celles qui changent le sens ou affectent à un degré quelconque la substance du contrat. Par exemple, si le lieu de destination est modifié avec l'assentiment de deux assureurs sur quatre, la police devient nulle et de nul effet dans les rapports des deux autres assureurs et de l'assuré (2). De même si l'on change l'objet même de l'assurance ou l'époque du voyage (*time of sailing*), etc. Quand l'*alteration* est *immaterial*, le contrat n'est pas vicié : ceux des assureurs qui n'ont pas concouru à sa modification restent liés par la police primitive (3). Voilà pour le droit anglais.

De même en droit anglo-américain. Mais il est reconnu, aux États-Unis, que les changements introduits dans la police par les assureurs sans signature nouvelle (*without any new signature*) sont valables avec l'assentiment, même purement verbal, des assurés (4).

On ne parle guère des *avenants*, en France, que dans les ouvrages écrits sur les assurances terrestres. C'est cependant à l'amirauté de Paris qu'on doit le règlement du 18 juillet 1759, défendant « à tous courtiers et agens d'assurance de mettre aucuns renvois sur les polices qu'en présence et du consentement des parties, par lesquelles ils seront tenus de les faire parapher lors et à l'instant de la passation de la police ; comme aussi de ne faire aucun *avenant* auxdites polices qu'à la suite d'icelles ou par acte séparé, du consentement et en la présence des parties, lesquels avenants seront signés sur le champ par les parties ; le tout à peine de nullité des renvois non paraphés et avenans non signés, et de faux contre lesdits courtiers et agens ».

Advenant un tel jour, les parties ont corrigé ou modifié ou

ding of both parties and upon testimony entirely exact and satisfactory) (Story).

(1) Kaines *v.* Knightly, Skinner, 54 ; Robinson *v.* Tobin, 1 Stark. 336. — (2) Laird *v.* Roberston, 4 Brown's P. C. 488. — (3) Saunderson *v.* M' Callum, 4 J. B. Moore, 5. — (4) Warren *v.* Ocean Ins. co., 16 Maine R. 439 ; Merry *v* Prince, 2 Mass. R. 176. Phillips, n. 110 et 111.

même anéanti la police déjà faite : telle est l'origine du mot « avenant ».

D'après un jugement du tribunal de commerce de Lyon du 5 février 1850 (1), l'avenant aux termes duquel d'autres valeurs sont ajoutées aux valeurs précédemment assurées est censé, en l'absence de toute stipulation spéciale, conçu dans des conditions identiques à celles de la police principale, et, par exemple, si l'effet de celle-ci devait seulement commencer le jour de la signature à midi, il en est de même pour l'avenant. Cette jurisprudence serait applicable au contrat d'assurance maritime. Quel que soit le risque, il convient d'interpréter les compléments d'un acte par l'esprit général de cet acte.

On rencontre souvent, dans les textes anglais, les mots *running policies* (polices courantes). La police courante est celle qui se réfère à des assurances successives et qui prévoit que l'objet de la police, particulièrement en ce qui concerne les choses soumises à l'assurance, pourra être déterminé de temps en temps par des constatations ou des endossements additionnels (2).

1328. L'assuré peut-il céder sa police ?

C'est encore dans les écrits des jurisconsultes anglais qu'il faut chercher une théorie doctrinale de l'*assignment of sea-policies* (3).

Le cessionnaire qui veut, en cas de sinistre, tirer parti de la police, doit être, dit Arnould, cessionnaire non seulement de l'intérêt assurable, mais encore de la police qui le couvre. Une police n'est pas l'annexe des objets assurés, qui les suive en quelques mains qu'ils passent : leur acheteur ne puise pas dans le seul fait de son achat le droit de l'invoquer à son profit. L'assureur s'engage personnellement à indemniser la partie originairement assurée *(the party originally insured)* : le but du contrat n'est pas d'indemniser n'importe qui pourrait, pendant la durée du risque, acquérir un intérêt dans la chose assurée. Donc, pour procurer à cet acquéreur le benéfice de l'assurance, il faut un transfert de la police elle-même ou tout au moins un engagement de le transférer (*an agreement to assign*). La cession ainsi faite confère au cessionnaire le droit d'intenter en son nom propre une action fondée sur la police (loi du 31 juillet 1868, art. 1) (4), sans le soustraire aux exceptions et aux moyens de défense qui pouvaient être opposés

(1) Bonneville de Marsangy, III, p. 11. — (2) Définition du projet de code civil (art. 1411) pour l'Etat de New York, adopte dans le territoire de Dacota et dans l'Etat de Californie. — (3) V. Crump, n. 288 et s.; Arnould, I, p. 111 à 117 ; Phillips I, n. 76 à 108. — (4) Bien qu'il puisse agir aussi au nom de son cédant (*assignor*), comme avant la promulgation de cette loi.

à l'assuré avant la cession (même loi). Une formule de transfert, intitulée *form of assignment*, est annexée à la loi de 1868 (1).

Quand le transfert est opéré par endossement, on peut l'insérer au *verso* de la police soit au moment même où se transmet la propriété des objets assurés, soit à n'importe quelle autre époque entre la confection de la police et l'introduction de l'instance : le transfert de la police peut être valablement fait même après qu'on a reçu la nouvelle du sinistre (2). Si l'acte originaire contient la clause, d'ailleurs usuelle, de la police statutaire : *all and every other person or persons to whom the same doth, may or shall appertain, in part or in all* (pour compte de qui il appartiendra), le transfert peut être opéré non seulement par endossement, mais par la simple tradition effectuée avec l'intention d'opérer la transmission.

Enfin le consentement des assureurs n'est jamais nécessaire (si le contraire n'avait été stipulé, comme dans quelques Etats de l'Union américaine) (3) pour la validité du transfert (4).

1328 *bis*. Revenons au droit français.

A. La police est *à personne dénommée*, sans contenir la clause *pour compte d'ami, pour compte de qui il appartiendra* ni quelque autre clause du même genre. Le cessionnaire ne sera saisi que conformément aux articles 1689 et 1690 du code civil, par application du droit commun (5).

B. La police est à personne dénommée et contient la clause *pour compte de qui il appartiendra*. « Vous remettez, dit Emérigon (6). cette police à Jacques, qui a chargé sous son propre nom des marchandises de valeur relative à la somme assurée : le vaisseau périt : Jacques, porteur de la police dans laquelle il n'est pas nommé, sera recevable à demander aux assureurs le paiement de la perte et à leur dire : c'est à moi *qu'il appartient* d'exiger

(1) Les intéressés ne sont pas obligés de l'adopter. — (2) Sparkes *v*. Marshall, 2 Bing. N. C. 761. — (3) Usages de Philadelphie et de Boston. — (4) L'ordonnance n. 35 de 1881, de l'île Maurice, contient la disposition suivante : « Les droits du cessionnaire d'une police d'assurance sur la vie ou contre l'incendie ou contre tout autre sinistre lui seront valablement dévolus, malgré les termes de l'art. 1690 c. civ., par l'enregistrement du transport sur les livres de la compagnie d'assurance et par la mention de cet enregistrement à opérer par les soins d'un agent de la compagnie sur le titre qui est l'objet du transfert. Un livre spécial, coté et paraphé sur chaque feuillet par le master de la cour suprême, sera tenu aux fins ci-dessus par la compagnie. Les enregistrements se feront à la suite, à leurs dates respectives ». — (5) Cf. Aix, 7 décembre 1882. D. 84, 2, 41. — (6) Ch. XI, sect. IV § 3.

l'assurance ; c'est *pour mon compte* qu'elle avait été faite ». Il aura donc suffi de remettre la police à Jacques. Or, d'après un jugement du tribunal civil de Marseille du 18 janvier 1881 (1), une police d'assurances faite pour le compte de qui il appartiendra a le caractère d'un titre au porteur : elle est, par suite, transmissible par la simple tradition ; celui qui la détient doit en être légalement présumé porteur sérieux à l'égard des tiers et a le droit de se faire payer, en cas de sinistre, sans être soumis à une justification préalable. Mais ce tribunal me paraît avoir défiguré la pensée de Casaregis (2) et d'Emérigon (3). D'après ces deux jurisconsultes, s'il importe peu que les effets eussent été chargés nommément pour compte d'une personne déterminée, il faut au moins que « le porteur de l'assurance, en cas de sinistre, représente un connaissement de marchandises, d'une valeur relative à la somme assurée, parce qu'il y a relation implicite entre les deux pièces ». La représentation du connaissement, voilà la justification. Emérigon dit encore plus loin : « L'assurance faite *pour compte des intéressés* au navire est valable vis-à-vis de ceux dont l'intérêt au navire est justifié. Il en est de même de l'assurance faite pour compte des intéressés à la cargaison ou à une pacotille ». Le tribunal de commerce de Marseille a maintenu, au contraire, les véritables principes en jugeant le 28 mars 1882 (4) que la clause *pour compte de qui il appartiendra* demeure sans influence sur tout ce qui concerne le mode de transmission de la police à des tiers étrangers à la propriété de la chose couverte par l'assurance, et n'étant les représentants de l'assuré que quant aux droits qui peuvent exister contre l'assureur ; que ces tiers ne sauraient être admis à se faire ranger dans la catégorie *des tiers pour compte* et à se dire créanciers du montant de l'assurance par assimilation aux assurés directs, sur la seule représentation de la police ; que, par conséquent, simples cessionnaires de cette police, ils sont tenus de rapporter la preuve d'une transmission régulière. Si l'on dit couramment que *tout porteur* d'une police souscrite pour compte de qui il appartient a le droit de réclamer l'indemnité promise, il faut sous-entendre que ce porteur justifiera d'abord d'un intérêt à la conservation de la chose assurée (5).

(1) Rec. de M. 1881, 2, 185. La cour de la Martinique avait dit aussi le 11 mai 1883 : « La police pour compte de qui il appartiendra est un véritable titre au porteur qui se transmet par la simple tradition ». Mais la cour de cassation (chambre civile), tout en rejetant le 18 mai 1886 le pourvoi dirigé contre cet arrêt, s'abstint à dessein de consacrer cette thèse exagérée, et, conformement à mes conclusions, motiva le rejet sur ce que le police avait été donnée en gage régulier. — (2) Disc. IV, n. 8 — (3) *loc. cit.* — (4) Jugement confirmé par l'arrêt d'Aix du 7 décembre 1882. D. 84, ib. — (5) V. en-

La clause portant que le montant des pertes ou des avaries sera payable au porteur des pièces justificatives ou de la police, dit encore la cour d'Aix (1), n'est que le corollaire de la précédente et, si elle équivaut à la dispense d'un mandat formel pour toucher l'indemnité due par les assureurs, elle n'équivaut pas à une dispense des règles du droit commun pour la cession du droit à cette indemnité. M. Thaller critique cette jurisprudence (2). Mais on ne saurait écrire sur ces matières en faisant abstraction des usages commerciaux et sans se rendre compte de la portée qu'une ancienne tradition attribue à certaines formules.

L'article 25 de la police « française » sur corps est ainsi conçu : « Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police sans qu'il soit besoin de procuration ». Est-ce à dire, écrit à ce sujet M. de Courcy (3), que le porteur d'une police d'assurance sera en droit d'en réclamer le bénéfice par le fait seul qu'il en sera porteur ? Sera-ce un titre au porteur comme un billet de banque ou une action de chemin de fer ? Non, sans doute ; il faut remarquer d'abord que le porteur doit présenter en même temps les pièces justificatives (4). Leur production suppose un concert préalable entre le porteur et les armateurs, un véritable mandat. Ce mandat est présumé. Mais les mots mêmes « sans qu'il soit besoin de procuration » établissent que le porteur qui touche l'indemnité, s'il n'est pas l'assuré lui-même, ne la touche que comme *mandataire* et pour le compte d'autrui (5). L'article 25 de la police sur corps (6)

core dans ce sens Mars. 26 novembre 1884. Rec. de M. 1885, 1, 36. Dans l'espèce, quoique le connaissement eût été endossé en blanc, et que l'irrégularité de cet endossement ne fût pas déniée, les assureurs ne parvinrent pas, à raison des circonstances de la cause, à faire envisager le porteur du connaissement et de la police comme un simple mandataire de l'assuré dénommé dans cette police, passible des mêmes exceptions et compensations que son mandant.

(1) Même arrêt du 7 décembre 1882. — (2) *Rev. crit. de législ.*, etc., ann. 1884, p. 376. — (3) Comment. des pol. franç., p. 195. — (4) Les attestations de la perte, les comptes d'avaries, l'acte de délaissement s'il y a lieu. — (5) « Les assureurs seront valablement libérés par sa quittance, s'ils n'ont pas reçu d'oppositions ; s'ils en ont reçu, ils les laisseront juger par les tribunaux. Ils seront donc fondés à opposer, en compensation, les primes échues dues par l'*assuré* lui-même. Il serait intolérable que l'assuré qui refuse de payer ses primes échues, en alleguant qu'il a un sinistre à régler, échappât à la compensation en chargeant un tiers porteur d'encaisser le montant de la police sinistrée ». — (6) Il s'agissait, dans le procès jugé par la cour d'Aix le 7 décembre 1882, d'une police sur corps.

n'implique donc qu'une simplification de formalisme et la présomption d'un mandat.

L'article 14 de la police « française » sur facultés dit encore : « Les primes seront payées par l'assuré et les pertes et avaries réglées par l'assureur au porteur de la police et des pièces justificatives sans qu'il soit besoin de procuration, conformément aux usages de chaque place ». « La police n'est pas par elle seule, écrit à ce propos M. de Courcy (1), un titre au porteur. Il faut qu'elle soit accompagnée des pièces justificatives. La première de ces pièces, s'il s'agit d'un délaissement de marchandises, est le connaissement, lequel peut être lui-même au porteur, mais est le plus souvent à ordre. Par l'endossement du connaissement, le porteur a été mis en possession des marchandises qui sont l'objet de l'assurance ; par la tradition de la police, il devient l'*assuré*, alors même que la police n'est pas endossée, puisque celle-ci exprime qu'elle est faite pour compte de qui elle appartiendra et qu'elle sera payable au porteur. Les assureurs se libèrent donc valablement entre les mains du porteur de la police, à quelque nom qu'elle soit souscrite, pourvu qu'il soit possesseur légitime du connaissement ». Mais tout à l'heure l'éminent publiciste attribuait une bien moindre portée à la même clause, employée dans la police sur corps. La différence réside dans la nature des choses, et la contradiction n'est qu'apparente. Le navire n'étant pas destiné à changer de propriétaire au cours de l'assurance, il faut présumer que la police sur corps reste au compte de l'armateur assuré, par conséquent que son porteur est un mandataire. La marchandise, au contraire, change souvent de propriétaire (2) : le connaissement endossé est, pour le porteur, le titre de propriété ; la police y est jointe ; le porteur de la police et du connaissement devient l'assuré lui-même (3) (conf. 28e solut., 3e alinéa, du congrès internat. d'Anvers).

1328 *ter*. C. Une police d'assurance, avait déjà dit Valin (sur l'art. 3 du titre *des assurances*), est un papier négociable

(1) Ib., p. 299. — (2) « On cite des exemples de cargaisons flottantes qui, dans les fluctuations du commerce, ont été vendues et revendues jusqu'à dix et vingt fois » (de Courcy, ib., p. 200). — (3) Toutefois ce nouvel assuré peut faire encore toucher l'indemnité par un correspondant qui la touchera en qualité de mandataire présumé, tout comme le porteur de la police sur corps; par exemple si, en cas de délaissement, le nouvel assuré, qui ne réside pas au domicile des assureurs, leur endosse lui-même le connaissement pour leur transférer la proprieté délaissée et le remet, tout endossé, à son correspondant pour que ce dernier touche la somme due : ce correspondant, porteur de la police, n'est évidemment qu'un mandataire qui n'a pas besoin d'exhiber sa procuration.

comme un billet à ordre. Il en est de même aujourd'hui, quoique les rédacteurs du code ne se soient pas expliqués sur ce point. En effet, aucune loi n'interdit aux parties de stipuler que les engagements civils ou commerciaux sont transmissibles par endossement (1).

D. Une police d'assurance, avait ajouté Valin, peut même être négociée comme un billet payable au porteur (2). Personne ne le conteste aujourd'hui. Mais il ne faut pas assimiler légèrement diverses clauses courantes (v. ci-dessus, n. 1328 *bis* et conf. Emérigon, ch. XVIII, sect. II § 2) à la clause *au porteur*. Quand la police est pour tout de bon au porteur, le porteur a qualité pour en réclamer le bénéfice, et est, en thèse, dispensé des justifications ; c'est à ceux qui dénieraient son droit de prouver contre lui le vice de sa possession (2).

Qu'arrivera-t-il donc si le titre est perdu, par exemple, dans un naufrage (3) ? Ce cas n'est pas prévu par les textes ; mais la pratique supplée à leur silence. Si les assurés sont d'une solvabilité notoire, dit M. de Courcy, les assureurs se contentent de leur garantie ; ils demandent la garantie supplémentaire d'une caution si la solvabilité est douteuse (4).

Nous examinerons, en étudiant les obligations de l'assureur, jusqu'à quel point il y a lieu d'appliquer en cette matière le principe d'après lequel le débiteur poursuivi en vertu d'un titre soit à ordre, soit au porteur, est réputé n'avoir jamais été obligé qu'envers le dernier porteur du titre.

1328 *quater*. Le professeur Sacerdoti pose la question suivante (5) : « Résoudra-t-on le doute né sous le code français touchant la transmission de l'assurance en cas d'aliénation de l'objet assuré ? Et si on le fait, doit-on déclarer que la transmission exige un acte exprès de cession envers l'assureur ? ou doit-on admettre que cette cession est sous-entendue dans l'aliénation de l'objet pour chaque effet? ou tout au moins à raison des risques pour lesquels la prime a été payée au moment de l'aliénation » ?

Notre code de commerce n'ayant pas tranché la question,

(1) Conf. notre t. V, p. 186, note 4. La cour de cassation s'est d'ailleurs formellement expliquée, quant aux polices d'assurances, par un arrêt du 18 mars 1843 (S. 43, I, 185). — (2) Mars. 11 juin 1861. Rec. de M. 1861, 1, 233. — (3) « Certains capitaines ayant l'imprudence d'emporter avec eux l'original de la police » (de Courcy, ib., p. 198). — (4) D'ailleurs en fait et quoique le détenteur du titre au porteur puise, en thèse, un droit absolu dans son titre, il n'usera pas facilement du titre nu, trouve ou volé, qu'il aurait illégitimement acquis. Comment établir la perte ? comment dressera-t-il son compte d'avaries ? comment s'y prendra-t-il pour délaisser ? — (5) Questionn. precite, n. 31.

il faut la résoudre, en droit français, d'après les principes généraux.

A. La vente de l'objet assuré implique-t-elle par elle-même la cession de la police et le droit à l'assurance ? La question était déjà controversée dans l'ancien droit. Emérigon, critiquant un jugement du grand conseil de Hollande, enseignait qu'on est présumé céder l'assurance, en vendant les objets assurés. Mais les raisons qu'il donne (ch. XVI, sect. III) sont très faibles. La police n'est pas plus en France qu'en Angleterre l'annexe des objets assurés (v. ci-dessus. n. 1328). Dès lors sous quel prétexte éviter aujourd'hui l'application des articles 1689 et 1690 du code civil ?

B. Si l'assureur a contracté *intuitu personæ*, il n'est lié à aucun point de vue envers le cessionnaire.

C. Si, en fait, l'assureur n'a pas contracté *intuitu personæ*, une transmission, régulière en la forme, peut le lier, en tant que débiteur, envers le cessionnaire sans qu'il l'ait acceptée.

D. Mais cette transmission, même régulière en forme, ne le lie pas, en tant que créancier des primes, s'il n'a pas déchargé le débiteur originaire. L'assuré, envisagé comme créancier éventuel de l'indemnité, peut bien transmettre ses droits par une simple signification du transport au débiteur cédé ; mais il ne peut pas se débarrasser de ses engagements par le même procédé (art. 1275 c. civ.).

E. Enfin, si la cession aggrave les risques à un point de vue quelconque, il y a lieu à ristourne, ainsi que je l'expliquerai plus tard, au profit de l'assureur envisagé comme débiteur éventuel.

Mais on conçoit que, si les contractants ne se sont pas expliqués, des procès peuvent naître sur les deux points : l'assurance a-t-elle été contractée par l'assureur *intuitu personæ* ? quand et jusqu'à quel point les risques sont-ils aggravés par la cession ?

De là certaines clauses insérées dans les polices et, par exemple, l'article 28 de la police « française » sur corps, ainsi conçu : « La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente. L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré. En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs et a été agréé par eux ».

Le congrès international d'Anvers (1885) a repris la thèse d'Emérigon et proposé la solution suivante : « L'aliénation de la chose assurée doit, en l'absence de stipulation contraire inscrite

dans la police ou dans l'acte d'aliénation, entraîner *ipso facto* la cession de l'assurance, sans qu'il faille distinguer entre la période pour laquelle la prime était payée au moment de la cession et la période ultérieure. L'assureur reste affranchi des aggravations de risques qui seraient la conséquence de l'aliénation. Il n'y a pas lieu de distinguer entre les polices à ordre ou au porteur et les polices cessibles d'après les règles du droit commun ». « C'est aller bien loin, remarque judicieusement M. de Valroger (1) : en principe, quand l'assuré cesse d'être propriétaire, l'assurance qui n'établit que des rapports contractuels devrait prendre fin ». Comme M. de Valroger, nous désapprouvons cette solution.

1329 (2). Le code civil du Bas-Canada s'exprime en ces termes : « La police d'assurance peut être transportée par endossement et délivrance ou par simple délivrance, sous les conditions qui y sont exprimées. Mais la police d'assurance maritime... ne peut être transportée qu'à une personne qui a dans l'objet assuré un intérêt susceptible d'assurance » (art. 2482). « A défaut du consentement ou de la participation de l'assureur, le simple transport de la chose assurée ne transfère pas la police d'assurance. L'assurance est par là terminée, sauf les dispositions contenues en l'art. 2576 » (art. 2843) (3).

Le nouveau code espagnol se borne à dire : « Les polices d'assurances pourront être faites à l'ordre de l'assuré, auquel cas elles seront transmissibles par endossement » (art. 742).

(1) t. V, p. 411. — (2) *Junge* ci-dessus, n. 1328. — (3) Ces deux articles sont placés sous la rubrique « dispositions générales ». Les articles 2576 et 2577 sont placés sous la rubrique « de l'assurance contre le feu ». Il faut rapprocher de ces dispositions cinq articles du projet du code civil pour l'Etat de New-York, appliqué en Californie et dans le Dacota (*de l'assurance en général*). Art. 1373. Un changement d'intérêt dans une partie quelconque de la chose assurée, non accompagné d'un changement correspondant d'intérêt dans l'assurance, suspend l'assurance dans une proportion égale, jusqu'à ce que l'intérêt dans la chose et l'intérêt dans l'assurance reposent sur la même tête. Art. 1374. Un changement d'intérêt dans la chose assurée après la réalisation du dommage ne préjudicie pas au droit de l'assuré à l'indemnité. Art 1375. Un changement d'intérêt dans une ou plusieurs choses, parmi celles plus nombreuses assurées séparément par une police, n'annule pas l'assurance quant aux autres. Art. 1376. Un changement d'intérêt, par suite de testament ou de succession, à la mort de l'assuré, n'annule pas l'assurance ; l'intérêt de l'assuré dans l'assurance passe à la personne qui prend son intérêt dans la chose assurée. Art. 1377. Lorsque des assurés ou des propriétaires conjoints ou indivis se sont assurés conjointement, la cession que fait l'un d'eux de son intérêt aux autres n'annule pas l'assurance, même s'il a été convenu que l'aliénation de la chose assurée mettrait fin à l'assurance.

Les articles 263 du code hollandais, 1697 du code portugais sont ainsi conçus : « Lorsque les objets assurés changent de propriétaire pendant la durée de l'assurance, elle court au profit de l'acheteur ou du nouveau propriétaire, même sans transport, pour ce qui regarde les dommages survenus dès que l'objet est aux risques et périls de l'acheteur ou du nouveau propriétaire, sauf stipulation contraire entre l'assureur et l'assuré primitif. Si, lors de la vente ou de la transmission de propriété, l'acheteur ou le nouveau propriétaire refuse d'accepter l'assurance et si l'assuré primitif conserve encore un intérêt dans l'objet assuré, elle continuera pour autant à son profit ». En Hollande comme au Portugal, la police peut être à ordre.

Le code brésilien prohibe les polices au porteur (1). Mais il admet la cessibilité des polices par endossement (2).

Les rédacteurs des codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 648 et 649) se sont approprié les dispositions de l'art. 263 du code hollandais. On lit encore dans les mêmes codes (art. 1318 c. arg., 1328 c. urug.) : « Les polices à ordre sont transmissibles par voie d'endossement, avec tous droits, obligations et garanties, comme les effets de commerce. Toutefois les exceptions opposables au premier assuré sont opposables au porteur ».

Les codes de Costa-Rica (art. 787), du Mexique (art. 643), du Pérou (art. 867) permettent de rédiger des polices à ordre, transmissibles par endossement.

D'après les codes du Chili (art. 514), du Salvador (art. 443), de Guatemala (art. 403), du Honduras (art. 512), la police peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Ces quatre codes ajoutent : « S'il y a transmission de la propriété de la chose assurée, à titre universel ou particulier, l'assurance continuera au profit de l'acquéreur, sans qu'une cession soit nécessaire à partir du moment où les risques lui incomberont, à moins qu'il ne soit évident que ladite assurance a été garantie par l'assureur en considération de la personne assurée. En cas de transmission à titre particulier, l'assureur pourra exiger que l'acquéreur déclare s'il entend ou non profiter de l'assurance. S'il refusait et si l'assuré conservait quelque intérêt dans la chose, l'assurance continuerait pour le compte de ce dernier jusqu'à concurrence de son intérêt. S'il ne conserve aucun intérêt, l'assurance sera considérée comme éteinte depuis le moment de l'alié-

(1) A apolice em nehum caso poder ser concedida ao portador (art. 667). — (2) Soit que le porteur soit cessionnaire de l'objet assuré, soit qu'il agisse comme mandataire de l'assuré ; le porteur est alors substitué à l'assuré dans ses obligations, droits et actions (art. 675).

nation, et l'assureur pourra réclamer de l'assuré le paiement de toute la prime ou une indemnité, selon la nature de l'assurance » (art. 530 et 531 c. chil., 528 et 529 c. hond., 419 et 420 cod. guat., 459 et 460 cod. salv).

D'après l'article 30 de la loi belge du 11 juin 1874, « en cas d'aliénation de la chose assurée, l'assurance profite de plein droit, sauf convention contraire, au nouveau propriétaire, à raison de tous les risques pour lesquels la prime a été payée au moment de l'aliénation (1). Elle profite également au nouveau propriétaire, sauf convention contraire dans la police, lorsqu'il a été subrogé aux droits et obligations du précédent propriétaire envers les assureurs ou lorsque, de commun accord entre l'assureur et le nouveau propriétaire, le contrat d'assurance continue à recevoir son exécution ». Lorsqu'il est dit dans une convention d'assurance que le paiement doit se faire au porteur de la police, la cession matérielle du titre, aux termes d'un jugement d'Anvers du 28 juin 1882 (2), suffit pour habiliter le porteur à recevoir, sans qu'il y ait lieu d'exiger un endossement ou toute autre formalité; en vain l'assureur allèguerait avoir payé au porteur de la police s'il n'a pas mentionné ce paiement sur le titre ou biffé sa signature.

En droit allemand, les polices d'assurance maritime sont transmissibles par endossement lorsqu'elles portent la clause à ordre (3). Le code allemand ajoute : « Si l'objet assuré est aliéné, les droits appartenant à l'assuré en vertu du contrat d'assurance peuvent être transmis à l'acquéreur même, en ce qui concerne les accidents futurs, de manière que l'acquéreur puisse agir contre l'assureur comme l'assuré aurait pu le faire lui-même si l'aliénation n'avait pas eu lieu. L'assureur ne répond pas des risques qui ne se seraient pas produits si l'aliénation n'avait pas été faite » (art. 904 § 1 et 2). « Les dispositions de l'art. 904 s'appliquent aussi dans le cas d'assurance d'une part de propriété dans un navire. Si le navire lui-même est assuré, elles ne sont applicables qu'en cas d'aliénation du navire durant un voyage. Le commencement et la fin du voyage se déterminent d'après l'article 827. Si le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages (art. 760), l'assurance, en cas d'aliénation pendant un voyage, ne dure que jusqu'à déchargement du navire au plus prochain port de destination » (4). Mais on lit dans l'article 41 des *conditions générales*

(1) M. Eug. Mir fait observer que « cette disposition était nécessaire », parce que les principes du droit civil dictaient au juge une autre solution. — (2) Rec. d'Anv. 1883, I, 208. — (3) Art. 302 du code all. — (4) Dans l'assurance d'une part de navire, la personne de l'assuré n'est pas prise en considération. Elle

(1867), révisées à Brême en 1875 : « La transmission des droits de l'assuré ou de la police à un autre n'est valable qu'après consentement par écrit donné par l'assureur et après paiement préalable de la prime ».

D'après l'article 207 du code suédois, toute cession de l'assurance par l'assuré doit se prouver par écrit, et l'acte doit porter la signature des deux intéressés. L'article 175 § 4 du code finlandais se borne à dire : « La police peut être transportée par écrit à une autre personne ».

En cas d'aliénation des objets assurés, dit l'article 439 du code italien, les droits et les obligations du précédent propriétaire ne passent pas à l'acquéreur, sauf convention contraire. La police de Trieste sur corps (art. 10) (1) s'exprime en ces termes : « La vente aux enchères publiques, ou purement privée, de tout ou partie du navire fait cesser l'assurance du jour de la vente, dans le premier cas pour tout le bâtiment, dans le second pour la portion vendue. L'assurance ne peut continuer qu'autant qu'une convention spéciale a été faite entre le nouvel acquéreur et l'assureur ».

La cour de Gênes a jugé le 23 février 1886 (2) que, pour être valable à l'égard de l'assureur, la cession d'une police doit lui être notifiée régulièrement : sinon le cessionnaire n'entre pas en rapports juridiques avec l'assureur.

1330. L'assureur peut-il se substituer dans ses rapports avec l'assuré, créancier éventuel de l'indemnité, un autre assureur, c'est-à-dire un autre débiteur éventuel de l'indemnité ?

Qu'il puisse céder sa créance des primes en se bornant à signifier le transport au débiteur cédé, nous l'admettons sans peine. Il n'importe à l'assuré de payer sa prime à Pierre ou à Paul.

Mais il ne peut offrir, en son lieu et place, un autre débiteur à l'assuré sans l'assentiment de ce créancier éventuel. Lorsque le débiteur délégant n'a pas été expressément déchargé par le créancier délégataire, outre que, dans ce cas, il n'y a pas novation, ce dernier, s'il n'est pas payé par le délégué, aura un recours à exercer contre le délégant. Celui-ci continue, en effet, d'être obligé, nonobstant l'accession du nouveau débiteur qui a accepté la délé-

l'est bien dans l'assurance du navire entier, quand cette assurance est antérieure au commencement du voyage ; mais comme, une fois que le voyage est commencé, l'armateur n'a plus d'influence sur sa réussite, l'assureur ne tient pas, en général, un grand compte de la personne de l'assuré, lorsque l'assurance d'un navire est conclue pendant le voyage (note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach, Dietz).

(1) V. von John, p. 288. — (2) *Rassegna*, 1886, 2, 64. Cf. *Rev. internat. du dr. marit.*, II, p. 79.

gation. Il doit, en conséquence, payer la dette, si le délégué pour lequel il est censé répondre ne la paie pas lui-même (1). Il en est d'autant plus ainsi, dans notre matière, que le délégataire a contracté *intuitu personæ* : il n'est pas un assuré qui ne fasse un choix réfléchi entre tels et tels assureurs, déterminé par leur solvabilité, leur moralité, etc.

Ces principes posés, il est aisé d'en déduire quelques conséquences.

I. Une compagnie d'assurances ne peut pas faire indirectement ce qu'elle ne pourrait faire directement. Donc elle ne peut pas s'affranchir de ses obligations envers l'assuré par une cession de son portefeuille et de son actif qui lui fasse perdre son existence propre.

II. A dater du moment où elle se serait absorbée dans une autre compagnie, de façon à perdre son existence propre, les assurés seront naturellement déliés de leurs engagements envers une société qui se sera mise hors d'état de remplir ses obligations (art. 1184 c. civ.).

III. Mais si, au lieu d'une fusion, il n'y a qu'une juxtaposition, laissant à chacune des compagnies associées sa personnalité, ses intérêts distincts, les assurés n'ont pas le droit de refuser le paiement des primes ni de demander la résiliation des contrats. De quoi pourraient-ils se plaindre?

IV. Il importe néanmoins que la juxtaposition elle-même ne diminue pas les garanties acquises aux assurés. S'il en était autrement, les conditions du pacte primitif seraient modifiées à leur préjudice, et ils pourraient demander la résiliation. Question de fait, à résoudre, dans chaque procès, d'après l'intention des compagnies juxtaposées et l'interprétation de leur contrat (2).

(1) Larombière, sur l'art. 1275, t. V, p. 28. — (2) V. sur cette question deux dissertations publiées dans le *Journal des assurances*, 1879, p. 163 et suiv. ; 1882, p. 231 et s., ainsi qu'un article publié dans la *Gazette des tribunaux* du 6 janvier 1886. Cf. trib. Toulouse, 20 janvier 1878 ; trib. Limoges, 1er août 1878; trib. co. Marseille, 12 août 1878 ; Douai, 19 nov. 1879; trib. Toulouse 7 août 1880 ; trib. co. Marseille, 22 mai 1882 (*j. des assur.*, 1880, p. 16, 1881, p. 48 ; 1882, p. 227). *Adde* Toulouse 2 mai 1883. D. 84, 2, 46 ; Dijon, 2 avril 1884. S. 85, 2, 151 ; Agen, 24 novembre 1885 et trib. de la Seine, 15 décembre 1885, *Rev. de dr. commerc.*, ann. 1886, p. 21 et s., etc.

CHAPITRE III.

DES PERSONNES CAPABLES D'ÊTRE PARTIES DANS LE CONTRAT.

SECTION I.

ASSURÉS.

1331. Pour déterminer la capacité de celui qui figure comme assuré dans un contrat d'assurance, il faut résoudre une question préalable : l'assuré fait il un acte purement conservatoire ou un acte de commerce ?

Un passager fait assurer ses bagages ou son mobilier à bord d'un navire : c'est là, de sa part, un acte purement conservatoire (conf. ci dessus, n. 861). Dès lors cette assurance peut être souscrite par tout mineur émancipé (art. 481 et 484 c. civ.), même par un prodigue sans l'assistance de son conseil judiciaire, à plus forte raison par une femme mariée sous le régime de la séparation de biens (art. 1536 c. civ.) (1).

Mais, si l'assurance est un des éléments d'une *expédition maritime*, elle constitue de la part de l'assuré lui-même un acte de commerce (cf. ci-dessus, n. 1300) (2). Dès lors l'assuré, pour figurer au contrat, doit être capable de faire un acte de commerce. Donc, s'il est mineur, il doit avoir été émancipé, être âgé de dix-huit ans, avoir été autorisé expressément, et l'autorisation doit avoir été publiée conformément à l'article 2 du code (3) : l'acte souscrit

(1) Par conséquent la femme dotale pourrait faire assurer, dans ces conditions, ses bagages ou ses meubles paraphernaux. — (2) *Sic* Labraque-Bordenave, n. 68 ; Cresp-Laurin III, p. 328 ; de Valroger, III, n. 1342. — (3) Conf. art. 3 du code d'après lequel il faut remplir les mêmes formalités, qu'il s'agisse de faire le commerce ou de faire un acte isolé.

par le mineur lui-même au mépris de ces règles serait annulable (1) pour incapacité (2). S'il s'agit d'une femme mariée, il faut, mais il suffit (nous supposons qu'il s'agit d'un acte isolé) qu'elle ait obtenu l'autorisation spéciale de son mari, résultant du concours de celui ci dans l'opération ou d'un acte écrit (3). Un prodigue peut assurément, avec l'assistance de son conseil judiciaire, faire cet acte de commerce isolé.

Mais, quoi qu'ait dit l'article 633 co., le contrat d'assurance, même commercial, ne perd pas entièrement, dans la sphère où se meut l'assuré, son caractère conservatoire. Un enfant en bas âge a trouvé des navires dans la succession de son père, et le tuteur a été, nous le supposons, autorisé par le conseil de famille à conserver provisoirement ces biens meubles en nature (4). Quoique le tuteur ne puisse pas, en général, faire des actes de commerce pour le compte du mineur, on ne peut pas lui contester le droit de faire cet acte de commerce *sui generis* ; le conseil de famille l'y a, si l'on veut, implicitement habilité.

L'ordonnance de 1681 (5) permettait formellement aux étrangers de faire assurer en France leurs navires et leurs marchandises. Je ne sache pas qu'un seul jurisconsulte, au dix-neuvième siècle, se soit avisé de leur contester ce droit. De même nos lois permettent aux Français, aujourd'hui comme au siècle dernier (6), de faire assurer leurs navires et leurs marchandises à l'étranger.

Mais des commerçants étrangers, appartenant à une nation en guerre avec la France, auraient-ils le droit de faire assurer en France, sinon leurs bâtiments de commerce, qui peuvent être appropriés à un usage militaire, du moins leurs marchandises innocentes et non suspectes ? Non, d'après notre droit public interne (conf. notre t. I, n. 16), à moins d'un accord contraire (7).

1332. Celui qui a fait assurer doit réunir à cette capacité gé-

(1) Mais non pas, bien entendu, sur la demande de l'assureur.— (2) Et non pas seulement rescindable pour lésion, parce qu'il s'agit d'un acte pour lequel le législateur exige l'accomplissement de formalités spéciales. — (3) Cf. Lyon-Caen et Renault, Précis, n. 178. Nous avons expliqué plus haut (n. 1300) comment certaines personnes auxquelles il est défendu de faire le commerce en général pourraient faire cet acte de commerce isole.—(4) La mort du père étant survenue, par exemple, dans des circonstances où la vente immediate des navires deviendrait une opération désastreuse. — (5) L. III, tit. IV, art. 1. — (6) Conf. Emérigon, ch. IV, sect. VIII § 2. — (7) « Neanmoins le contraire s'observe, disait Pothier (n. 92) ; car, durant le cours de la dernière guerre, les assureurs anglais nous assuraient nos marchandises, et nous rendaient la valeur des prises que nous faisaient ceux de leur nation ». Il suffirait d'ailleurs que l'interdiction du commerce entre belligérants fût levée d'une façon générale.

nérale de contracter une assurance la capacité spéciale de contracter une assurance déterminée.

L'article 334 du code de commerce modifié par la la loi du 12 août 1885 débute par ces mots : « Toute *personne intéressée* peut faire assurer... ». Cette nouvelle rédaction de l'article 334 avait été proposée dès le 7 janvier 1875 à l'assemblée générale du conseil d'Etat par la section des travaux publics. Acceptée tout d'abord par le sénat, écartée en juillet 1882 par la chambre des députés, mais reprise par la chambre haute, elle prévalut définitivement. L'intention du législateur nous paraît très claire. Du même coup, il écarte ceux qui n'ont pas d'intérêt à la conservation de la chose et pour lesquels l'assurance serait, par exemple, une pure gageure ; et il admet tous les intéressés. Aucun n'est exclu parmi ceux qui, d'après la nature des choses, ont qualité pour figurer au contrat.

Mais l'insertion des mots « toute personne intéressée » dans notre loi commerciale ne lève pas toutes les difficultés.

Parmi ceux qui peuvent faire assurer un objet, il faut placer au premier rang le propriétaire de cet objet.

Le copropriétaire par indivis peut assurément faire assurer l'objet commun jusqu'à concurrence de sa part. Rien n'empêche que des parts soient assurées, alors que d'autres ne le sont pas. Mais il ne peut pas, en thèse, *proprio motu*, assurer les parts de ses copropriétaires. Il n'a pas qualité pour engager ceux-ci contre leur aveu ou même sans leur aveu (1).

Mais ce qu'un propriétaire ne pourrait pas faire, la majorité des copropriétaires d'un navire pourrait le faire en vertu de l'article 220, ainsi que nous l'avons expliqué dans notre t. II, n. 330. Les raisons par lesquelles MM. Lyon-Caen et Renault ont tenté de réfuter cette opinion (2) sont on ne peut moins décisives. L'assurance, ces auteurs le reconnaissent dans une autre partie de leur livre (3), est, à l'égard de l'assuré, un acte « de conservation », par conséquent un acte d'administration. De quel droit, quand il s'agit d'un tel acte, biffer le premier alinéa de l'article 220, d'après lequel. *en tout ce qui concerne* l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi ? Est-ce qu'il n'y a pas le plus souvent, entre ces propriétaires qui emploient un bâtiment à la navigation commerciale, une société de commerce *sui generis*, ainsi que la cour de cassation l'a jugé le 27 février 1877 ? est-ce qu'il ne peut pas y avoir un intérêt commun à l'assurance intégrale ? est-ce que toutes les complications possibles ne peuvent

(1) Conf. civ. cass. 11 août 1863. S. 63. 1, 411. — (2) Précis, n. 1645. — (3) n. 2060.

pas naître du défaut d'entente entre ces copropriétaires soit sur l'assurance elle-même, soit sur le choix d'un assureur, notamment pour le cas où il faudrait en venir au délaissement? Quoi ! cette majorité pourrait, malgré la résistance de la minorité, faire liciter le navire (v. notre t. II, n. 336) et elle ne pourrait pas le faire assurer ! Ce serait incompréhensible.

Que s'il y a non simple copropriété, mais association, les administrateurs de la société peuvent évidemment faire cet acte d'administration. Mais un associé, non gérant, même s'il contracte pour le compte de la société, ne l'engage, en thèse, que si celle-ci ratifie l'acte ou en profite (1) (cf. art. 1864 c. civ). Toutefois, en cette matière plus qu'en aucune autre, le juge peut déduire soit des termes du contrat, soit des circonstances l'existence d'un mandat tacite, c'est-à-dire peut et doit. s'il y a lieu, combiner les principes du mandat et ceux de la société. Il y a longtemps que Straccha reconnaissait la validité de la clause *pro se et sociis* (*de assec. gloss.* 10). Du moins, à défaut de stipulations spéciales sur le mode d'administration, les associés s'étant donné réciproquement le pouvoir d'administrer, on peut admettre qu'un associé ait lié la société par cet acte spécial d'administration (cf. art. 1859 c. civ.).

D'après les principes qui régissent l'association en participation, le participant qui contracte dans l'intérêt commun agit en son nom personnel : il serait donc seul créancier de l'assureur et ses coassociés ne pourraient agir contre ce dernier qu'en vertu de l'article 1166 c. civ.; l'assureur, à son tour, n'aurait d'action *directe* que contre ce participant (cf. civ. cass. 21 mars 1876) (2). Cependant il est de toute évidence que le juge peut encore déduire des circonstances et des termes de la police la coopération des autres participants. Mais cette coopération ne pourrait pas se déduire de la nature du contrat d'association, inexistant à l'égard des tiers.

L'usufruitier, le nu propriétaire peuvent contracter une assurance maritime, mais seulement dans la mesure de leur intérêt. D'une part leurs droits sont indépendants et distincts, d'autre part les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes (3).

(1) V. sur la question de savoir si, lorsque l'associé non gérant a agi en son propre nom, les tiers avec lesquels il a contracté ont le droit d'agir contre la société, dans le cas où celle-ci a réalisé un profit, Lyon-Caen et Renault, n. 332. — (2) On comprendrait dès lors que tous les participants se décidassent à faire assurer collectivement une chose assurée déjà par l'un d'eux (Ruben de Couder, v° Ass. mar. n. 91 et arrêt de Paris, du 27 déc. 1853, cité par auteur). — (3) V. dans ce sens Besançon, 26 février

1333. On peut se faire assurer par l'entremise d'un mandataire, investi du mandat conformément aux règles du droit civil. Le mandataire peut assurément représenter le mandant de telle façon que l'opération juridique conclue par lui, représentant, produise ses effets directement et immédiatement dans la personne du mandant, représenté, comme si ce dernier avait agi par lui-même. Quoi qu'aient enseigné les anciens auteurs (1), celui qui agit au nom d'une personne dénommée n'est pas, en principe, même s'il s'agit d'une assurance maritime, personnellement obligé ; c'est cette personne dénommée qu'il oblige. Si les contractants veulent se mettre en dehors du droit commun, qu'ils expriment leur intention (2). Ce mandat civil peut être, d'ailleurs, exprès ou tacite : tel est encore, en effet, le droit commun (3).

On peut aussi se faire assurer par un mandataire investi d'un mandat commercial, c'est-à-dire tel que les effets de l'opération conclue se produisent d'abord dans la personne du mandataire et n'atteignent le mandant que médiatement ou indirectement. C'est l'opération juridique dont parle Emérigon dans son traité des assurances (ch. V, sect. III et s).

Dans l'une et dans l'autre hypothèse, celui qui agit au nom d'autrui peut agir en prévision d'un mandat futur et ce mandat, quand il intervient, rétroagit au jour où l'obligation a été contractée (4). Tel est encore le droit commun : *rati habitio mandato æquiparatur*.

Toutefois les règles ordinaires du contrat de commission ne reçoivent pas toujours leur application en matière d'assurance maritime. Il nous faut ici revenir à ce mode d'assurance, dont nous avons déjà parlé aux n. 1312 et 1328 *bis*, c'est-à-dire à l'assurance *pour compte* (pour compte d'amis, pour compte des intéressés, pour compte d'autrui, pour compte de là personne désignée dans

1856. S. 1856, 2, 308 et Toulouse, 24 mars 1884. *Contra* Colmar, 25 août 1826. S. 1828, 2, 17. Ce dernier arrêt est critiqué à bon droit par M. de Lalande (traité du contrat d'assur. c. l'incendie, n. 40).

(1) Pothier, n. 95 ; Emérigon, I, p. 138 et deux arrêts du parlement d'Aix (25 juin 1761, 11 janvier 1763). — (2) « Attendu, lit-on dans un arrêt de la chambre des requêtes du 12 mars 1844 (S. 1844, I, 295), que l'arrêt attaqué constate que les assureurs ont su par l'une des polices que l'assurance était pour le compte de Zulezzi ; ...qu'ils ont donc bien su qu'ils payaient P... comme mandataire ordinaire de Zulezzi et que c'est en cette qualité qu'ils l'ont en effet payé sans protestation ni réserve. .; que la constatation de ces faits appartenait souverainement à la cour royale ; qu'il en résulte que P... n'a point agi comme commissionnaire, mais comme mandataire ordinaire... ». — (3) Pont, Petits contrats, I, n. 845. — (4) Cf. civ. rej. 2 février 1857. D. 57, I, 69.

le connaissement, pour compte de qui il appartiendra, etc.), dans laquelle le commissionnaire se nomme et fait connaître sa qualité, mais ne nomme pas, en général, son commettant. Il s'agit bien moins, cette fois, de tracer des règles juridiques que d'exposer l'interprétation donnée par l'usage à certaines clauses, et nous devrons quelquefois signaler les oscillations de la pratique sans que les textes ou les principes nous donnent un fil conducteur.

L'esprit subtil des anciens juristes italiens s'est complu dans l'analyse et la classification de ces pactes spéciaux. On peut conclure l'assurance, disait Casaregis (*disc.* V) : 1° *per se altri a chi spetta* ; 2° pour une personne à nommer ; 3° pour soi et une personne à nommer. Dans le premier cas, tous les intéressés, quoique non nommés, peuvent, *eo ipso quod ostenderint spectantiam risici* (1), actionner les assureurs (2). Dans le second cas, il faut une déclaration du stipulant pour que la « personne à nommer » puisse exercer un droit : toutefois cette *exclaratio personæ* peut résulter implicitement *ex actibus vel præcedentibus vel subsequentibus assecurationis contractum.* La personne une fois nommée, les effets de l'*exclaratio* remontent au jour du contrat ; le commettant est donc seul assuré *ab initio*, seul tenu de payer la prime : que si personne n'est nommé, le stipulant est présumé avoir voulu contracter pour lui-même. Dans le troisième cas, aussitôt après l'*exclaratio*, la personne nommée est liée au contrat : celui qui a stipulé l'assurance ne se libère pas de l'obligation de payer la prime, étant lié (*radicatus ab initio*) par la convention ; mais la personne nommée vient s'adjoindre au contrat (*accumulatur ipsi contractui*). Dans aucun cas, l'*exclaratio* n'est possible *quando adest tertii præjudicium et res non est amplius integra.* Enfin l'assureur est libéré s'il a payé au premier assuré en nom *ante notitiam nominationis.*

En général, remarque Emérigon, celui qui agit pour compte d'ami ou pour une personne à nommer n'est pas obligé en son nom propre et n'acquiert rien pour lui-même dès qu'il nomme la personne pour laquelle il s'était montré. Mais, en matière d'assurance maritime, l'usage est contraire : « l'assuré commissionnaire se confond avec ses commettants ; il ne forme, en quelque manière, avec eux, qu'une seule et même personne vis-à-vis des assureurs ». Par conséquent « le commissionnaire qui s'est fait assurer pour compte d'autrui et qui est porteur de la police peut,

(1) Mais la démonstration de l'intérêt est indispensable (*disc.* IV). — (2) Casaregis répudie (*disc.* IV) la décision florentine du 18 février 1682, d'après laquelle l'assurance vaut seulement *pro rata personæ expresse nominatæ.*

en son nom propre, faire abandon et demander la perte » (1) ; il doit aussi rendre compte des effets sauvés « dans le même goût que les commettants y sont soumis eux-mêmes ». Quant au paiement de la prime, l'illustre jurisconsulte distingue en ces termes : « si le commettant doit encore la prime, l'assureur aura l'action utile contre lui ; mais si le commettant avait payé la prime à son commissionnaire, l'assureur serait borné à l'action directe contre celui-ci, parce que le commettant a payé de bonne foi, et que l'assureur ne devait pas faire crédit au commissionnaire ».

Arrivons au droit actuel (2).

1334. I. La clause *pour compte* doit être entendue dans un sens large. La police, en pareil cas, a dit le tribunal de commerce du Havre le 12 décembre 1883 (3), ne couvre pas seulement l'assuré au nom de qui elle est souscrite, mais encore tous ceux qui sont directement intéressés à l'objet de l'assurance (dans l'espèce aux marchandises chargées et appliquées à cette police) (4). Il faut, mais il suffit, avons-nous dit plus haut (n. 1328 *bis*), que le porteur de la police pour compte justifie d'un intérêt à la conservation de la chose assurée.

II. C'est donc amoindrir la portée de la clause que d'imposer au commissionnaire, ainsi que le proposaient Estrangin (5), Dageville (6) et Boulay-Paty (7), l'obligation de justifier qu'il avait l'ordre préalable d'agir (cf. ci-dessus, n. 1333) (8).

III. Mais il n'y a pas d'assurance par commissionnaire sans un commettant, qui se révèle à un moment quelconque. Cela serait contraire à la nature des choses (conf. civ. rej. 18 novembre 1879. D. 80, 1, 193). Si l'assurance, faite en apparence pour le compte d'autrui, n'a été faite, au demeurant, pour le compte de

(1) *Sic* arrêt du parlement d'Aix du 22 mai 1759. — (2) Le traité des assurances maritimes de M. Em. Cauvet contient une longue et remarquable dissertation sur l'assurance par commissionnaire. Personne, avant lui n'avait à ce point approfondi ce sujet spécial. Nous prévenons le lecteur que nous allons puiser à pleines mains dans le chapitre III du livre I de cet important ouvrage. — (3) Rec. du H. 1884, 1, 18. — (4) Tels que des bailleurs de fonds ou preneurs de traites, faisant des avances sur les marchandises chargées, surtout s'ils détiennent la police : « cela est si bien de l'essence de la police pour compte, dit le jugement, que fréquemment on délivre des avenants au porteur, donnés en garantie au bénéficiaire des traites tirées en contre-valeur de la marchandise chargée ; il faut en tirer cette conséquence que, dans une police pour compte, le véritable assuré est celui qui a fait des avances sur marchandises, alors surtout qu'il est le bénéficiaire de la police ; qu'il a donc un droit privatif d'agir contre les assureurs. » — (5) p 256. — (6) III, p. 47. — (7) III, p. 521. — (8) C'est ce que Lemonnier a clairement expliqué (II, n. 384).

personne, l'assureur peut demander la nullité du contrat et réclamer des dommages-intérêts au commissionnaire.

C'est par une déduction de ce principe que M. Em. Cauvet déclare illicite la clause *avec ou sans ordre*, insérée dans l'assurance pour compte (1).

IV. Jusqu'à quand le commettant, quel qu'il soit, peut-il se révéler? *quamdiu res est integra*, comme disait Casaregis, c'est-à-dire tant qu'il ne connaît pas le sinistre (cf. Anvers, 27 décembre 1879 (2), civ. rej. 18 novembre 1879 (3), et, dans la *Rev. intern. du dr. marit.*, II, p. 175, Mars. 17 mai 1886).

Même si le commettant ignorait la perte au moment où il a donné l'ordre, mais s'il a été instruit du sinistre assez tôt pour le révoquer, l'assurance est nulle parce que c'est par son fait, *in omittendo*, que le commissionnaire l'a conclue (4) ; il en serait autrement si ce commettant n'avait pu révoquer l'ordre avant son exécution (5).

(1) Ce jurisconsulte s'exprime ainsi (I. n. 55) : « Toutes les conditions qui permettent de substituer au contrat légitime le jeu, qui ne l'est pas, ou qui empêchent de déterminer si l'assurance ne sert pas de masque à la gageure doivent être proscrites. Or la nomination du commettant et la communication de l'ordre ou de la ratification ont été exigées pour empêcher le contrat de gageure. Donc toute clause qui dispense le commissionnaire soit de l'une, soit de l'autre, doit être déclarée nulle. Un exemple rendra cette conclusion plus évidente. Un joueur, qui a fait assurer un navire sur lequel il n'a aucun intérêt, veut toucher l'indemnité après sa perte. Il est en présence de deux obstacles : la nomination du propriétaire, la production de l'ordre. Il obtient du propriétaire, moyennant une part dans les bénéfices, qu'il se déclare le véritable assureur. Il consommerait la fraude par ce moyen, s'il n'avait pas à produire l'ordre, qui n'existe pas et qu'il ne pourrait se procurer qu'au moyen d'un faux et avec la complicité du propriétaire. Tous les deux ou bien l'un ou l'autre n'osent pas aller jusque-là, et la fraude n'aboutit pas. Avec la clause *avec ou sans ordre*, le succès en aurait été certain. Donc cette clause est contraire aux principes de l'assurance ». — (2) Rec. d'A. 1880, 1, 109. — (3) Dans l'espèce, la police flottante souscrite par le consignataire ne devait couvrir les marchandises expédiées par ses correspondants qu'autant que ceux-ci lui auraient donné l'ordre de les faire assurer ; d'un autre côté, les ordres transmis à cet effet etaient eux-mêmes soumis à une condition suspensive, à savoir le refus par les acheteurs de prendre livraison de la marchandise et de payer le montant des traites. La nouvelle du sinistre s'étant répandue dans la localité où l'assuré pour compte était domicilié et étant, par suite, nécessairement parvenue à ses oreilles avant que cette éventualité se fût réalisée, on a décidé que la police était sans effet par rapport à la marchandise en question (V. sur cet arrêt l'importante note de M. Levillain, D. ib.). — (4) Mars., 3 février 1826, 25 mars 1830, 7 février 1848, etc. Rec. de M. t. VII, 1, 99 ; t. XI, 1, 204 ; t. XXVIII, 1, 66. — (5) Mars. 26 avril 1826, 25 janvier 1848, etc. Rec. de M. t. VII, 1, 104 ; t. XXVII, 1, 69.

V. En cette matière plus qu'en toute autre, il faut admettre le mandat tacite. Le mandat tacite se présume, par exemple lorsqu'un commissionnaire chargé d'expédier une marchandise a reçu la somme nécessaire pour faire les actes qui doivent la préserver des risques auxquels elle est exposée, ou même lorsqu'il ne saurait s'abstenir d'assurer sans une véritable interversion des rapports qui l'unissent à son commettant (1).

VI. Il faut encore admettre, en cette matière, la ratification tacite. Par exemple, le paiement du droit de commission et de la prime constituerait une ratification tacite. La question de savoir si le défaut de réponse, par le commettant, à la lettre du commissionnaire, lui donnant avis de l'assurance peut être regardé comme une ratification tacite doit être résolue selon l'espèce et d'après les circonstances de la cause (cf. Emérigon, ch. V, section VI § 3).

VII. Le commissionnaire doit exécuter strictement l'ordre impératif et prévenir son commettant lorsque cette exécution est impossible (2). Peut-il ne l'exécuter que partiellement, s'il juge qu'il y a péril à ne pas l'exécuter du tout ? Je le pense avec Emérigon, surtout s'il s'est comporté *ex solitis et receptis foro et usu* (3).Mais, s'il a reculé devant l'exécution partielle de ce mandat impératif, le commettant ne peut assurément se plaindre : que ne rédigeait-il autrement ses instructions ? Dans tous les cas, si le commettant ne répudie pas l'exécution partielle, elle est validée.

VIII. Le commissionnaire doit, dans l'exécution d'un mandat facultatif, consulter avant tout l'intérêt du commettant. C'est surtout dans cette hypothèse que le juge devra vérifier, au cas de litige entre le commettant et le commissionnaire, si celui-ci s'est conformé aux usages de la place.

IX. Le commissionnaire qui n'a pas exécuté ou qui a mal exécuté ou qui n'a pas exécuté en temps et lieu le mandat soit impératif, soit facultatif est évidemment responsable envers son commettant (4). Mais cette responsabilité ne peut jamais excéder la valeur réelle de la chose (5).

(1) Par exemple lorsqu'il a fait invariablement assurer, sans ordre, dans les mêmes conditions, les marchandises expédiées pour le compte de ce dernier. — (2) Aix, 12 mai et 23 juin 1842, Rec. de M. t. XXI, I, 96 et 101. — (3) Ch. V, sect. VII § 3. M. Em. Cauvet, qui se prononce, en principe (n. 58) contre l'exécution partielle du mandat impératif, est aussitôt obligé (n. 59 et 60) de se départir de cette rigueur. En tout cas, comme l'enseigne Emérigon (ib. § 1), « le mandat n'en est pas moins bien exécuté, quoique le commissionnaire ait payé ou promis de payer une prime plus forte que celle qui lui avait été prescrite : *il n'y a que l'excès qui reste pour son compte* ». — (4) V. Mars. 4 septembre 1863. Rec. de M. 1863, I, 262. — (5) Le conseil

X. Le commissionnaire peut-il se constituer lui-même assureur ? Non, en thèse, quels que puissent être les usages de certaines places étrangères. Comme le dit Emérigon (ib., sect. IX), est-il bien propre à marchander sur le taux de la prime dont il profite lui-même ? Sera-t-il assez désintéressé pour vaincre les difficultés que les cas de perte ou d'avarie occasionnent trop souvent ? Il en serait autrement. bien entendu, comme l'enseigna Casaregis, si l'accord s'était établi sur ce point entre le commissionnaire et le commettant. Admettons encore avec Pohls (1) et M. E. Cauvet (2) qu'il en serait autrement si le commissionnaire, en face d'obstacles insurmontables, ne prenait une partie de l'assurance que pour déterminer les assureurs à garantir le surplus. Mais le juge ne devrait pas admettre à la légère qu'il n'y eût pas un autre moyen de lever les obstacles.

Toutefois, d'après un arrêt de la cour de cassation du 11 avril 1860 (S. 1860, I, 316), l'assurance n'est pas nulle de plein droit pour avoir été conclue par un commissionnaire qui serait en même temps celui de l'assureur et celui de l'assuré, et peut être maintenue si le juge constate l'absence de toute collusion.

XI. Cette proposition, qu'on rencontre dans les écrits de plusieurs jurisconsultes : « à l'égard de l'assureur, l'assuré pour compte et le véritable intéressé ou donneur d'ordre ne font qu'un » est trop absolue et ne doit pas être prise à la lettre. Toutefois la réticence de l'un est réputée la réticence de l'autre (3). De même l'assurance est nulle lorsque le commissionnaire connaissait le perte au moment où il a fait l'assurance, bien que l'assureur l'ignorât alors ; elle l'est encore lorsque le commettant la connaissait au moment où il a donné l'ordre de faire assurer, bien que le commissionnaire l'ignorât quand il a exécuté cet ordre (4).

XII. D'après la plupart des auteurs, l'assureur n'a d'action que contre le commissionnaire pour le paiement de la prime (5). C'est

d'appel des îles St-Pierre et Miquelon ayant condamné un commissionnaire à payer en pareil cas la valeur d'un navire conformément à l'estimation des polices, sans vérifier, malgré les conclusions prises, si telle etait bien la valeur de ce navire au moment même du sinistre, cet arrêt fut cassé sur mes conclusions le 30 juillet 1877 (S. 1878, I, 152).

(1) IV, p. 45. — (2) I, n. 69. — (3) Casaregis, disc. IX ; J. V. Cauvet, I, n. 229, etc. — (4) Em. Cauvet, I, n. 86. — (5) Boulay-Paty, IV, p. 129 ; Estrangin, p. 149 et 362 ; Dageville, III, p. 43 ; Delaborde, n. 97 ; Lemonnier, II, n. 407 ; Bédarride, n. 1041 ; Em. Cauvet, n. 98 ; Lyon-Caen et Renault, n. 2250, etc. Toutefois Locré admet une action solidaire contre le commettant et le commissionnaire (II, p. 364) ; Alauzet (n. 1370) admet cette action solidaire lorsque le commettant a été désigné dans la police. V. aussi J. V. Cauvet, I, n. 230.

au commissionnaire, disent-ils, que l'assureur a fait crédit quand la prime n'a pas été payée immédiatement : il n'y a aucun motif pour déroger ici aux principes généraux qui régissent la commission et d'après lesquels le commissionnaire est seul obligé envers les tiers avec lesquels il a fait des opérations pour le compte du commettant. Cette raison n'est pas mauvaise ; mais comme, en cette matière, il faut combiner les règles du droit avec la coutume commerciale, elle serait beaucoup meilleure si l'usage conforme était attesté par une jurisprudence constante. Or la jurisprudence varie sur cette question (1).

XIII. D'après un jugement du tribunal de commerce du Havre du 15 juillet 1881 (2), les primes des polices d'assurances sur corps, faites pour compte de qui il appartient, doivent être remboursées par les propriétaires des navires auxquelles elles profitent. Il faut évidemment généraliser cette solution. Le commettant doit rembourser la prime au commissionnaire.

Etant tenu de payer la prime pour un autre, le commissionnaire est subrogé, pour le recouvrement de cette prime, en vertu de l'article 1251 § 3 c. civ., au privilège de l'assureur sur le navire (3). En outre, s'il a fait des frais pour la conservation de la chose assurée (par exemple à l'occasion du sauvetage), il pourrait, comme n'importe quel mandataire, invoquer le privilège de l'article 2102 § 3. Mais faut-il aller plus loin et lui reconnaître, avec M. E. Cauvet, pour le recouvrement de la prime, sur l'indemnité due par l'assureur, le privilège conféré par l'article 95 co. à tout commissionnaire sur la valeur des marchandises à lui expédiées, déposées ou consignées ? Non, parce que l'indemnité due par l'assureur ne prend pas la place de l'objet assuré (4).

(1) V. dans le sens de la doctrine Mars. 31 août 1825, Bordeaux, 7 juin 1836 ; Mars. 6 mai 1864. Rec. de M. 1826, I, 215, ; 1836, 2, 60 ; 1864, I, 136. Mais la cour d'Aix a jugé le 5 juillet 1833 (ib. 1833, 1, 380) que le commettant doit la prime quand il a été nommé dans la police ; le tribunal de commerce de Nantes a décidé le 19 mars 1861 (ib. 1862, 2, 38) que le commissionnaire n'est tenu de la prime qu'autant que le commettant ne la paie pas et que l'assureur ne peut se faire payer au moyen de son privilège sur la chose assurée. — (2) Rec. du H. 1881, I, 183. — (3) « Et peu importe qu'en se tenant aux apparences extérieures de l'opération on n'aperçoive qu'un seul et unique obligé, qui est le commissionnaire, du moment qu'au fond et en réalité il ne s'oblige que pour un autre en vertu de sa commission. Le créancier est toujours censé vouloir lui céder ses actions pour le cas où il aurait à exercer un recours quelconque contre le vrai débiteur..... » (Larombière sur l'art. 1251, n. 65). — (4) Conf. civ. cass. 26 janvier 1875 (rapp. Aucher). D. 75, I, 52. *Contra* Rouen, 5 mai 1823. D., v° Commissionnaire, n. 203.

XIV. Le droit de toucher l'indemnité appartient au commettant et ne pourrait être exercé qu'en son nom par le commissionnaire. En effet, après la révélation du sinistre, c'est au donneur d'ordre, au véritable intéressé que l'assureur doit avoir affaire ; c'est entre eux que doivent être débattues les questions de propriété, de droit à la chose assurée, d'intérêt dans la chose assurée, etc. (1). Si le commissionnaire, porteur de la police, peut délaisser (2), c'est parce qu'il est réputé, comme porteur, agir au nom du commettant (3).

Par une application du même principe, les assureurs étrangers, quand même l'assuré pour compte serait un étranger, si l'intéressé véritable est un français, doivent être, lorsqu'ils sont assignés en validité de délaissement ou en règlement d'avaries, réputés avoir contracté avec un français et peuvent être, d'après l'art. 14 c. civ., cités devant le tribunal français du domicile du commettant (4).

XV. L'assureur ne peut-il pas, lorsque le nom du commettant lui a été révélé, lui opposer à titre de compensation la dette de la prime ? Non, d'après M. E. Cauvet (I, n. 104), parce que toute compensation légale serait impossible, le commissionnaire étant seul débiteur de la prime et par conséquent, les deux dettes n'existant point entre les deux mêmes personnes. MM. Lyon-Caen et Renault (5) écartent avec raison cette opinion rigoureuse : le commettant. exerçant une action contre l'assureur, en vertu du contrat d'assurance, se soumet aux obligations inhérentes à ce contrat ; il ne peut le diviser pour en accepter les avantages sans en supporter les charges (6).

(1) Cf. Aix, 7 janvier 1823, Mars. 28 mars 1849. Rec. de M. t. IV, I, 330 ; t. XXVIII, I, 113. Mais voir en sens contraire Bordeaux, 7 juin 1836. S. 1836, 2, 557. D'après un arrêt de la cour d'Aix du 21 novembre 1866 (ib. 1867, I, 46), l'assuré pour compte conserve, à toute époque, le droit de déclarer le nom de son commettant et de se retirer lui-même ; les assureurs sont obligés d'accepter cette déclaration, de reconnaître le commettant pour le véritable assuré et de payer la perte en ses mains, quand même cette déclaration n'interviendrait qu'après qu'un arrêt les aurait condamnés au profit du commissionnaire, qu'un commandement leur aurait été signifié au nom de ce dernier et qu'ils lui auraient fait offre réelle du montant des condamnations. Cependant nous croyons qu'on ne pourrait pas empêcher l'assureur d'invoquer à son profit, le cas échéant, l'exception de chose jugée. — (2) Cf. Aix, 4 mars 1825. Rec. de M. t. VI, I, 142. — (3) « C'est pour cela que lorsque, d'après la législation d'un pays, la simple possession de la police ne prouve pas le mandat, il faut que le commissionnaire soit porteur d'une procuration spéciale. Benecke I, p. 397». (E. Cauvet, n. 109). — (4) Aix, 5 juillet 1833 ; Mars. 17 juin 1880 et 3 mai 1882. S. 34, 2, 143. Rec. de M. 1880, I, 236 ; 1882, I, 164. — (5) n. 2252. — (6) Il parait que le contraire a été jugé à Hambourg en septembre 1782.

XVI. L'assureur a-t-il le droit de répéter contre le commissionnaire l'indemnité qu'il lui a indûment payée lorsque celui-ci en a fait compte au commettant, ou n'a-t-il qu'un droit de répétition contre le commettant? Il n'a qu'un droit de répétition contre le commettant (1). En effet, comme l'a dit la cour d'Aix le 10 juin 1842 (2), « dans cette période, la loi met l'assureur en rapport direct avec le véritable assuré, . . . détruisant la fiction par la vérité et mettant à l'écart l'ancien commissionnaire par la présence obligée du commettant » ; l'assuré pour compte cesse alors d'être « commissionnaire responsable par cela seul qu'il est obligé de nommer son mandant, de justifier de ses pouvoirs, de n'agir que par et au nom du véritable assuré, à la différence de tout autre contrat de commission où le commissionnaire conduit l'affaire jusqu'à la fin en son nom personnel. . . : il résulte de cette spécialité du contrat d'assurance que, dans le paiement du sinistre, l'assuré ne suit plus la foi personnelle du commissionnaire, mais celle du commettant tenu de produire les pièces justificatives du chargement et de la perte. . . ». Nous ne nous associons pas du tout aux critiques dirigées par plusieurs auteurs contre cet arrêt.

XVII. Lorsqu'une convention de *ducroire* a été faite, le commissionnaire, à moins de convention contraire, peut être actionné par le commettant, par cela seul que le tiers contractant n'exécute pas ses obligations à l'époque fixée. Ces principes sont applicables au contrat d'assurance maritime. Mais encore faut-il que l'existence et l'étendue de la créance aient été d'abord établies entre l'assureur et l'assuré (3).

1335. Le capitaine peut-il faire assurer le navire qu'il commande ou la marchandise qui lui a été confiée ?

Il est certain que le capitaine ne puise pas dans sa seule qualité le pouvoir de faire assurer la marchandise (4). Le subrécargue lui-même n'aurait pas ce droit, si la convention ne l'en avait investi explicitement ou implicitement.

Quant au navire, la question peut être débattue. Nous croyons toutefois avec le tribunal de commerce de Marseille (5) que le capitaine, en faisant assurer pour compte le navire au commandement duquel il est préposé, n'agit pas comme capitaine et n'oblige pas *ipso facto* son armateur. Il est dans la situation d'un *nego-*

(1) Sauf le cas de dol imputable au commissionnaire, bien entendu. — (2) S. 1842, 2, 534. — (3) « Car le *ducroire* n'a assuré que le recouvrement de l'indemnité et non l'objet soumis au risque » (E. Cauvet, n. 83). — (4) Casaregis, disc. 173. — (5) 6 mai 1864. Rec. de M. 1864, I, 136.

tiorum gestor ou, si l'on veut, du premier commissionnaire venu, agissant sans ordre préalable (cf. ci-dessus, n. 1334, III).

Le capitaine P... avait fait transborder sans autorisation les marchandises chargées à bord du navire qu'il commandait. Craignant que ce changement de navire n'engageât sa responsabilité, il fit assurer en son nom, pour son compte, ces marchandises, à raison des risques qu'elles pourraient courir à partir du transbordement. Ces marchandises ayant péri et l'assurance souscrite d'abord par les chargeurs étant devenue nulle, ceux-ci s'adressèrent au capitaine qui, reconnu responsable, actionna ses assureurs. Le tribunal de Rouen condamna les assureurs le 25 avril 1830 (1) en disant que « l'assurance faite sur des marchandises par des tiers intéressés à se faire garantir de la responsabilité dont ils peuvent être tenus à raison de la marchandise doit sortir à effet ». Comme M. Em. Cauvet (2), nous approuvons cette solution.

Le simple armateur-gérant peut-il faire assurer le navire ? Nous avons résolu cette question dans notre tome II (n. 259), puisque nous avons regardé cet armateur comme tenu, en règle générale, de pourvoir à l'assurance (3).

Mais, en thèse et abstraction faite des éclaircissements que peut donner l'examen des conventions, le consignataire du navire, c'est-à-dire le commissionnaire que l'armateur désigne au capitaine et auquel ce dernier doit recourir dans les lieux d'échelle ou de décharge pour tout ce qui a trait aux besoins du bâtiment, n'aurait pas qualité, selon nous, pour contracter la même assurance. Le rôle de ce commissionnaire nous paraît trop spécial et il est invraisemblable que le propriétaire du navire l'ait délégué tacitement à cet effet (4).

Au contraire, d'après la pratique commerciale, le consignataire des marchandises est réputé avoir reçu le mandat de les faire assurer (5).

1336. Les courtiers d'assurances maritimes, lorsqu'ils s'entremettent entre l'assureur et l'assuré, sont, dans la pratique, avons-nous dit (n. 1306), du moins à certains égards, réputés stipuler pour l'assuré. Ils sont donc, en général, responsables envers celui-ci dans les termes de l'article 1992 c. civ. (6), tant qu'on n'ar-

(1) Rec. de M. t. XI, 2, 78. — (2) I, n. 33. — (3) *Sic* Bordeaux, 5 mars 1861 (*Journ. des assur.*, 1862, 180) et Rouen, 4 decembre 1872. S, 73, 2, 168. *Contra* Havre, 12 nov. 1861. *J. des ass.*, ib. — (4) *Sic* de Courcy, Quest. I, p. 398. — (5) *Sic* de Courcy, ib p. 398 et 400 ; Droz, I, n. 59. Cf. Havre, 11 septembre 1866 et Rouen, 14 août 1867. Rec. du H. 1866, I, 226 ; 1868, 2, 136. — (6) Req. 6 février 1865. D. 65. I, 309.

ticule pas contre eux une infraction précise à leurs devoirs professionnels. Quant à la preuve de leur mandat, elle peut être faite, soit contre eux par l'assuré, soit par eux contre l'assuré, par tous les modes de preuve admis en matière commerciale (1). Leur personnalité ne se confond pas avec celle de l'assuré commissionnaire ; ils peuvent même être intermédiaires entre l'assuré commissionnaire et les assureurs (2).

Le courtier d'assurances est-il, comme l'assuré commissionnaire, débiteur du montant de la prime envers l'assureur ? Non, en thèse. Les règlements de sa profession lui interdisent non seulement de « faire des opérations pour son compte », mais encore de « prendre intérêt ou de donner sa garantie dans une entreprise traitée par son entremise » (3). Il ne faut donc pas présumer qu'il a entendu s'engager à faire le paiement de la prime et que l'assureur a compté sur cet engagement. Le tribunal de commerce de Marseille a bien jugé le 23 juillet 1877 (4) en décidant que, si le courtier tombe en déconfiture avant d'avoir remis à l'assureur les fonds encaissés, l'assuré n'est pas libéré.

Il en serait autrement si le courtier s'était comporté en véritable commissionnaire (5) ou s'il avait empêché, par son fait et par son imprudence, l'assureur d'exercer un recours utile pour le paiement de la prime (6).

L'ordonnance du 18 décembre 1816 (art. 2) a dit : « Les droits pour le courtage d'assurances seront réglés d'après l'usage de nos places maritimes. Le tarif sera reconnu et proposé immédiatement par le tribunal de commerce. Notre ministre de l'intérieur (7) statuera, et le règlement adopté sera affiché au tribunal de commerce et à la Bourse ».

Le tribunal de commerce de la Seine avait fixé le droit des courtiers à 1/8 0/0 sur la somme garantie par l'assurance et déduit du principe universellement admis par les tribunaux que ce droit était à la charge de l'assuré. Mais les courtiers ont préféré se faire avancer leurs émoluments par les assureurs. A dater de 1847, tous les actes du gouvernement qui ont tarifé ces émoluments les ont mis à la charge de ces derniers (8). Quoique les émoluments

(1) Mars. 21 mars 1861. Rec. de M. 61, I, 133. — (2) Conf. Bordeaux, 7 juin 1836 (précité). — (3) V. notamment l'article 48 du règlement des courtiers d'assurances près la Bourse de Paris. — (4) Rec. de M. 1877, I, 305. — (5) Bordeaux, 23 nov. 1832. S. 1833, 2, 490. Dans l'espèce, le courtier s'était personnellement obligé : il ne pouvait pas invoquer sa qualité de courtier pour se soustraire à cet engagement. — (6) Bordeaux, même arrêt du 7 juin 1836. — (7) Aujourd'hui le ministre du commerce. — (8) Ord. 29 avril 1847 (art. 1) : « Le droit de commission a percevoir par les courtiers d'assurances de Paris est

puissent bien retomber à la charge définive de l'assuré, c'est un motif de plus pour ne pas faire, à tous les points de vue, de ces intermédiaires ses représentants exclusifs.

D'après le règlement des courtiers d'assurances de Paris (art. 46), le courtier convaincu d'avoir perçu un courtage dépassant le taux réglementaire ou d'avoir consenti un abandon de courtage ou de s'être soumis pour le règlement de ses droits à la réalisation d'une condition éventuelle est frappé d'une amende disciplinaire.

1337. Le créancier gagiste, hypothécaire ou privilégié, investi d'un *jus in re* sur la chose assurable, peut-il la faire assurer? « La loi française, a dit la cour de cassation (1), n'interdit point à celui qui, *comme le créancier gagiste*, a un intérêt personnel à la conservation de son gage, de stipuler, même après une première assurance faite dans un autre intérêt que le sien, une seconde assurance dans laquelle il trouvera une garantie éventuelle pour le cas où la première serait caduque ou sans effet ; dans le système contraire, le principal intéressé dans un chargement serait exposé à devenir victime de la négligence ou de la fraude d'un autre intéressé, quelque précaution qu'il eût prise pour s'en garantir » (2). Tel est aussi notre avis. Créancier hypothécaire, gagiste, privilégié, j'ai un droit avec préférence et exclusion « dans la chose d'autrui » (3) ; le droit réel, que le propriétaire de cette chose non grevée eût concentré dans ses mains, a été démembré à mon profit. Ce que le propriétaire eût pu faire avant ce démembrement, je le fais désormais pour mon compte et j'agis, au demeurant, en la même qualité. L'assurance ne peut d'ailleurs aboutir, bien entendu, que dans la mesure de l'intérêt réalisable. S'il est établi, par exemple, qu'un créancier hypothécaire était primé par des créanciers antérieurs et n'aurait pas pu se faire colloquer utilement,

fixé à sept et demi pour cent du montant de la prime de la somme assurée. Ce droit sera payé exclusivement par les assureurs ». Décr. 31 déc. 1852. « Le droit de commission à payer par les courtiers d'assurances de Nantes est fixé à un pour mille du montant de la somme assurée. Ce droit sera payé exclusivement par les assureurs ». Décr. 8 mai 1877. Tarif des droits de courtage des assurances maritimes à Rouen. Sur le montant de la prime de la somme assurée 7 1/2 0/0 payables par l'assureur seul, sauf convention contraire, etc. etc.

(1) Civ. rej. 26 avril 1865, rapp. Quénault, D. 65, I, 417. — (2) Il faut rapprocher de cet arrêt la réserve insérée dans un arrêt postérieur (civ. cass. 3 janvier 1876, rapp. Goujet, S. 76, I, 105) : « que la chambre de commerce avait pour unique débitrice la société du remorquage et que le navire *le Rival* n'était même pas affecté *comme gage spécial* à la garantie de sa créance... ». — (3) Expressions de Pothier.

comme il n'avait acquis que l'ombre d'un droit « dans la chose », il ne pourra pas demander aux assureurs, à la suite d'un sinistre, la représentation de ce droit qui ne fut jamais effectivement démembré à son profit.

Il est à peine utile de rappeler que le législateur de 1885, en abrogeant l'art. 17 de la loi du 10 décembre 1874, a simplement replacé le créancier hypothécaire dans le droit commun (v. notre t. V, n. 1233).

1338. Le créancier chirographaire, qui n'est pas investi d'un *jus in re* sur la chose assurable, peut-il néanmoins la faire assurer ? La question est débattue.

Premier système. Un créancier n'est pas fondé à faire assurer en son nom personnel un navire ou des marchandises appartenant à son débiteur. Mais il pourrait les faire assurer en exerçant les droits de son débiteur conformément à l'article 1166 du code civil (1). Parmi ces droits ne trouve-t-il pas naturellement celui de protéger par une assurance les biens de ce débiteur contre les risques fortuits qui peuvent les anéantir (2) ?

Deuxième système. Les créanciers ne pourraient faire assurer la chose qu'en vertu de l'art. 1166 c. civ., mais cet article ne permet pas aux créanciers de s'immiscer dans l'administration des biens du débiteur : or l'assurance a plutôt le caractère d'un acte d'administration que celui d'un simple acte conservatoire (3). D'ailleurs, « en fait, pas plus au moment de la conclusion de l'assurance qu'après le sinistre, le créancier ne sera en mesure de déterminer avec certitude le passif et l'actif de son débiteur et de dégager la part de risque qui le concerne sur le navire et les facultés... De même qu'une créance qui ne peut être déterminée n'est pas une créance, de même un intérêt qui est et doit rester indéterminé ne peut être le fondement d'une assurance » (4).

Troisième système. Posons quelques chiffres. Paul est créancier chirographaire de 10,000 fr. Le passif de son débiteur Pierre est

(1) D., v° Droit mar., n. 1347. « Bien entendu que, dans ce cas, il ne jouirait d'aucun privilège pour sa créance sur l'indemnité qui pourrait être due par l'assureur par suite des accidents de la navigation ; cette indemnité formerait le gage commun de tous les créanciers » (ib.).— (2) Arg. anal. Req. 20 dec. 1824 (Bonneville de Marsangy, I, 2), « Attendu qu'un créancier a incontestablement le droit de veiller à la sûreté de sa créance et de faire tous les actes conservatoires pour en assurer le paiement ; attendu, en fait, que ce n'est pas le montant de la créance (hypothecaire) dont il n'est fait aucune mention dans la police d'assurance, mais le fonds (hypothéqué) lui-même que Ricklin a fait assurer (contre l'incendie), etc. Conf. req. 11 février 1868, ib. 1, 109. — (3) de Valroger, III, n. 1314. — (4) V. le traité de M. Em. Cauvet, I, n. 29, où cette idée est plus longuement développée.

de 200,000 ; l'actif de 100,000 fr. (dont 80,000 fr. représentant la fortune de terre et 20,000 fr. représentant le navire). Dividende de 50 0/0 sur lequel le navire fournit 10 0/0. Le créancier de 10,000 fr. a-t-il pu faire directement assurer, *jure proprio*, le navire jusqu'à concurrence de 1000 fr., alors même qu'il aurait abdiqué ou perdu le droit d'exiger l'abandon de ce navire conformément à l'art. 216?

Pour que la police soit valable, il suffit que l'action en remboursement du créancier soit soumise à un risque sérieux par suite des chances de perte dont est menacé,à raison de son mode d'emploi, le navire qui appartient au débiteur et qui constitue une partie de son actif. Or quand un objet composant une partie de l'avoir du débiteur et sur lequel le créancier fonde une partie quelconque de son espoir a été détruit fortuitement, la situation de ce créancier empire manifestement. S'il n'est pas avéré d'ores et déjà que le débiteur sera dans l'impossibilité de payer, on peut supposer que le remboursement intégral ne sera plus possible. Le bailleur de fonds ressent donc le contre-coup direct des risques auxquels est soumise la chose du débiteur ; il est, à ce point de vue, quoiqu'à un degré moindre, dans la même situation que le créancier privilégié ou hypothécaire et, si l'intérêt qu'a ce dernier à la conservation du navire lui permet de s'assurer, on ne voit pas pourquoi le même droit serait retiré au chirographaire. La difficulté qu'on éprouve, en fait, à déterminer exactement la part d'intérêt d'un créancier à la conservation de la chose de son débiteur, alors d'ailleurs que l'évaluation en est juridiquement possible, ne suffit pas pour attribuer à cet intérêt un caractère indéterminé. et les embarras que peut occasionner le règlement de l'indemnité à payer par l'armateur ou par le chargeur au créancier en cas de sinistre n'empêchent pas que l'assurance ne soit valable. Nous adhérons à ce système.

La question est beaucoup plus simple et ne comporte plus même, selon nous, une controverse, lorsque le débiteur a conservé le droit de faire abandon du navire et du fret au créancier (2).

1338 *bis*. Le créancier chirographaire qui a fait des avances à l'armateur, au capitaine ou au chargeur peut aussi faire assurer non plus la chose de son débiteur, mais sa propre créance (v. ci-dessus, n. 1299). Nul ne conteste, j'imagine, à ce créancier le droit de se faire assurer soit contre les pertes commerciales qu'il pourrait éprouver en général (3), soit contre l'insolvabilité d'un

(1) V. pour de plus amples développements une importante note de M. Levillain, D. 83, 2, 193. *Sic* Lyon Caen et Renault, n. 2092. — (2) Cf. Lyon-Caen et Renault, ib. — (3) Conf. Paris, 3 fevrier 1885. D. 85, 2, 184.

de ses débiteurs en particulier. Il ne s'agit que de déterminer le caraclère de cette assurance : est-ce une assurance maritime ?

D'abord, quand le propriétaire-armateur peut se libérer par l'abandon du navire et du fret conformément à l'article 216. le bailleur de fonds du capitaine qui fait assurer sa créance contracte, à notre avis, une assurance maritime. Le sort de cette créance est manifestement subordonné à celui du navire.

Mais, cette hypothèse écartée, le créancier chirographaire qui fait assurer sa créance contracte-t-il encore une assurance maritime ?

A l'appui d'une solution affirmative, on fait observer que l'insolvabilité du débiteur peut être causée, tout au moins aggravée par la perte ou par la détérioration du navire ou de la marchandise, que l'éventualité de ce risque maritime n'a pas dû échapper aux prévisions du créancier et que le pacte a été souscrit en conséquence : l'assurance serait donc maritime, l'intérêt pour la sauvegarde duquel elle a été faite étant essentiellement sujet aux risques de la navigation (1).

Mais ce raisonnement nous entraînerait bien loin. Un banquier prête 500.000 fr. à un marchand d'huiles pour faire reconstruire sa maison, et ce dernier a, nous le supposons, exposé un chargement de 50.000 fr. aux risques maritimes. Le créancier, qui conçoit certaines alarmes sur la situation commerciale de son débiteur, fait assurer sa créance. La prévision du risque maritime étant tout-à-fait accessoire, l'intérêt pour la sauvegarde duquel l'assurance a été faite n'étant sujet que d'une façon très-secondaire à ce risque, l'assurance, à notre avis, n'est pas maritime. On se place généralement, il est vrai, dans une autre hypothèse, et l'on suppose que l'avance a été faite en vue de l'expédition maritime : mais qu'importe la cause du prêt si, eu égard à la valeur intégrale du patrimoine, gage commun des chirographaires, la prévision du risque maritime est encore une quantité « négligeable » ? Une fois qu'aucun droit réel n'a été constitué sur les objets mis en risque, l'assurance n'est pas maritime quand les objets exposés aux risques de la navigation n'ont été envisagés par l'assuré que d'une façon subsidiaire (2) ou même secondaire. Il nous paraît impossible, au contraire, de contester le caractère maritime de l'assurance quand, par exemple, tout l'actif du débiteur consiste dans l'objet soumis aux risques de la navigation (3). Au demeurant, le juge devra trancher la question affirmativement ou

(1) V. la note précitée de M. Levillain. *Adde* Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.* — (2) Cf. l'éminent jurisconsulte allemand Lewis. *Das deutsche Seerecht*, II, p. 185. — (3) Nous prenons décidément parti pour l'arrêt de la cour de

négativement selon que la prévision du risque maritime lui semblera être ou n'être pas la raison déterminante de l'assurance.

D'ailleurs, il n'y a pas un bien grand intérêt pratique à rechercher si une assurance est terrestre ou maritime (1).

1339. Les jurisconsultes anglais posent cette règle générale: *peut faire assurer une chose quiconque a, dans cette chose, un intérêt assurable (insurable interest). Insurable interest*, cela n'implique pas nécessairement un *jus in re* total ou partiel : pour être intéressé à la conservation d'une chose, il suffit de trouver un avantage à sa durée, un préjudice à sa destruction.

Au premier rang de ces intéressés figure le propriétaire. La propriété se fractionne sans doute et ses modalités sont innombrables ; mais quiconque détient un fragment du droit peut le faire assurer dans la limite de ce droit. Le droit de propriété total ou partiel (comme celui d'un quiritaire), qu'il soit nominal ou fictif comme celui du *trustee*, actuel mais résoluble comme celui de l'acheteur à réméré, conditionnel comme celui du vendeur à réméré, apparent comme celui du porteur d'un connaissement, donne qualité pour contracter une assurance maritime (2). Si ces droits coexistent en principe, quoique successifs ou exclusifs l'un de l'autre dans leur exercice, comme ceux de l'acheteur et du vendeur à réméré et du créancier ou du débiteur hypothécaires ou gagistes, qui revêtent souvent leur contrat d'engagement des apparences de la vente, chacun des intéressés peut assurer en son nom et pour son compte l'objet commun du droit de tous deux (3).

Soit en Angleterre, soit aux Etats-Unis, le commissionnaire peut faire assurer pour autrui sans justifier qu'il avait l'ordre préalable

Rouen, du 27 avril 1874, cassé le 3 janvier 1876 (S. 76, I, 105), contre l'arrêt de cassation. Nous prions le lecteur de vouloir bien compléter, à l'aide du numéro 1338 *bis* la proposition que nous avions énoncee dans notre tome V, n. 1233, p. 452.

(1) Toutefois toutes les dispositions des articles 332 et s. ne sont pas indistinctement applicables aux assurances terrestres (par exemple, celle qui légitime la clause compromissoire. etc). En outre, la jurisprudence admet que l'assurance mutuelle terrestre n'est pas, même à l'égard de l'assureur, un acte de commerce, etc. — (2) Arnould, I, p. 56 et s. — (3) ib. Conf. Alg. Jones, Bull. de la soc. de législ. comp. t. VII, p. 581. Nous signalons au lecteur les developpements donnés, à New-York, par le juge Wallace le 21 juillet 1885, dans l'affaire Ins. co. of Pennsylvania *v.* Proceds (*Journ. du dr. internat priv.*, ann. 1886, p. 486) : il résulte de ces développements que, en droit anglo-américain, le capitaine malgré ses pouvoirs étendus en vertu desquels il pourrait même vendre le navire, n'a pas qualité pour le faire assurer.

d'agir (1). *Insurance being made by a person acting voluntarily*, dit Phillips, *without instructions or order from the party interested, for whom the policy is intended, will, if it is ratified by such other, be available to him* (2). Comme en droit français, le mandat peut être tacite ; il l'est quand celui qui est présumé mandataire doit faire assurer à peine d'être déclaré responsable (3). La ratification peut elle-même être tacite (4) ; les tribunaux l'ont plusieurs fois déduite du silence gardé par le véritable intéressé, une fois avisé (5). En Angleterre, dans le laps de temps qui s'écoule entre l'avis et la ratification, le commissionnaire doit agir comme si la ratification lui était parvenue, c'est-à-dire faire tous les actes que l'assurance implique (6). Le commissionnaire est, s'il s'est écarté d'un ordre impératif, responsable du dommage éprouvé par le commettant (7) ; il doit aviser ce dernier s'il ne peut pas se conformer exactement à ses instructions (8). Il peut être déclaré responsable si, chargé de conclure une assurance sans limitation du taux de la prime, il a empêché la conclusion du contrat pour avoir offert une prime trop réduite (9). Le commissionnaire investi d'un mandat facultatif doit se conformer, d'ailleurs, aux usages de la place et, par exemple, sa responsabilité est à l'abri, s'il a fait assurer, selon cet usage, *franc d'avarie* ou avec une quotité déterminée de

(1) Les tribunaux, interprétant de la façon la plus libérale l'*act* de 1787 (28 Geo. 3, c. 56), ont jugé « that in consequence of the subsequent ratification of the insurance by their principal (*commettant*) they (*les commissionnaires*) might recover as *persons receiving the order to effect the insurance* within the meaning of the Act ». V. Arnould, I, p. 107-108 et les arrêts cités en note. — (2) II, n. 1868. Cf. Dorr *v.* New England Mar. Ins. Co., 4 Mass. R. 221 ; United Ins. Co. *v.* Robinson, 2 Caines's R. 280, etc. Dans l'affaire Bridge *v.* Niagara Ins. Co. 1 Hall, 247, le propriétaire répondit que, si une autre assurance (*which he has ordered*) n'avait pas été faite et si le navire n'était pas arrivé sauf, il ratifiait la police, mais en demandait l'annulation au cas d'heureuse arrivée. Le juge Oakley valida cette étrange ratification. La décision est judicieusement critiquée par M. E. Cauvet, I, n. 47. — (3) Cf. Marshall I, p. 205. — (4) The bringing of an action on the policy, dit Phillips (II, n. 1868), is a ratification. — (5) Armstrong *v.* Gilchrist, 2 Johns. Cas. 424 ; Caines *v.* Bleeker, 12 Johns. R. 300. Pourvu, ajoute Parker, que ce véritable intéressé ait été avisé immédiatement (Amory *v.* Hamilton, 17 Mass. R. 103). — (6) Marshall I, p. 206. M. Em. Cauvet paraît croire que la règle inverse est appliquée aux Etats-Unis. C'est aller trop loin. Phillips dit simplement (II, n. 1885) que la responsabilité de l'agent se limite à la faute lourde s'il rend un service gratuit et s'etend au manque de diligence ordinaire s'il est rémunéré. — (7) Arnould I, p. 175 et Mallough *v.* Barber, 4 Camp. 150. — (8) V. l'exposé de l'affaire Callander *v.* Oelrichs (5 Bing. N. C. 58) dans Arnould I, p. 171. — (9) Arnould I, p. 172. Wallace *v*, Tellfair, 2 T. R. 188.

franchises (1). La réticence de l'un est réputée, comme en droit français, la réticence de l'autre (2). Si le commissionnaire, après la signature de la fiche (*slip*) non timbrée, procède à la conclusion de la police et paie la prime quoique l'ordre d'assurance ait été rétracté, il la paie indûment et à ses risques (3) : si le courtier (*broker*) paie la prime après avoir été avisé de ne pas la payer, il ne peut pas en recouvrer le montant contre l'assuré (4).

En thèse, le *partner* (5) peut faire assurer sans mandat exprès la chose sociale pour son compte et pour celui de la société (6) ; mais non le *part-owner* (communiste), car, ainsi que l'a dit lord Ellenborough, *each separate share in the ship is the distinct property of each individual part-owner, whose business it is to protect it by insurance* (7). Chose remarquable ! ce communiste ne le pourrait pas davantage quand il serait *ship's husband* (cf. notre t. II, n. 263) (8). Si le propriétaire donne un ordre pour consigner sans donner en même temps l'ordre d'assurer, il doit être présumé avoir voulu s'assurer lui-même ou ne pas s'assurer du tout (9).

Il faut distinguer entre les différentes espèces de consignataires. Ceux qui ont un privilège sur la chose assurable pour le recouvrement de leurs avances ou auxquels cette chose a été *entrusted* en vue de la vente ou qui, étant créanciers par balance d'un compte courant, sont cessionnaires par endossement du connaissement, peuvent certainement assurer en leur nom le gage de leur créance (10). Mais il en est autrement du consignataire tout nu

(1) Moore *v.* Mourgue, Cowp. 479. — (2) Marshall I, p. 208. — (3) Warwick *v.* Slade, 3 Camp. 127. — (4) Shoemaker *v.* Smith, 2 Binney, 239. Il avait été jugé dans l'affaire Grove *v.* Dubois (1 T. R. 112) que, si le commissionnaire est ducroire, l'assureur peut toujours opposer au commettant la compensation entre l'indemnité et la prime. Le commettant, disait-on, ayant une action directe contre le commissionnaire, celui-ci doit être regardé comme un assureur qui, a son tour, fait réassurer. Dès lors il se forme un double contrat. Le commettant doit la prime au commissionnaire et ce dernier lui doit l'indemnité : a son tour, l'assureur doit l'indemnité au commissionnaire, et celui-ci lui doit la prime. Donc, lorsque le commettant agit directement contre l'assureur pour se faire payer l'indemnite, il exerce les droits qui appartiennent au commissionnaire et subit la compensation qui lui aurait été opposable. Il y a là une confusion que M. E. Cauvet a signalée (I, n. 106), mais qu'avaient signalée avant lui lord Ellenborough et sir Vicary Gibbs (cf. Baker *v.* Langhorn, 6 Taunt. 519 ; Peele *v.* Northcote, 7 Taunt. 478). — (5) V. notre t. II, n. 305. — (6) Arnould I, p. 158. — (7) V. encore notre t. II, ib. — (8) Roberts *v.* Ogilby, 9 Price, 269. S'il y a *special adventure in partnership*, la solution peut varier selon les espèces et la question de principe est controversee (v. Arnould I, p. 159). — (9) Duer, II, p 101 à 104, Arnould I p. 160. Mais v. la note de Maclachlan sur Arnould. — (10) V. Arnould I, p. 78 et 161 et les nombreux arrêts cités par cet auteur.

(*mere naked*), qui n'a pas d'intérêt actuel dans la chose consignée et peut être regardé comme un simple agent de transmission (1). Aux Etats-Unis, Phillips s'exprime en ces termes (2) : « Un consignataire auquel la chose est consignée pour qu'il la vende, quoiqu'il ait lui-même un intérêt assurable équivalent au montant de sa commission et de ses avances, garanti par un privilège sur la chose consignée, n'est point, en sa simple qualité de consignataire, apte à contracter une assurance sur cette chose pour le compte de celui qu'il représente, et la validité de cette assurance est subordonnée à la ratification des intéressés » (3).

En général le créancier qui a. sur la chose assurable, un droit réel, peut la faire assurer dans la limite de son intérêt : tels sont le créancier hypothécaire (4), le prêteur à la grosse (5), etc.

(1) Lawrence in Lucena *v.* Craufurd, 2 B. and P., N. R. 307. Duer II, p. 104-111 ; Arnould, *loc. cit.* — (2) II, n. 1858. — (3) Toutefois, d'après un arrêt récent (Home Ins. Co. *v.* Baltimore Warehouse co., 93 U. S. 527), l'assurance faite par un consignataire *on merchandise his own or held by him in trust or in commission* n'est pas limitée à son intérêt propre (*proprietary interest*), mais profite au consignant. — (4) Ce qui n'exclut pas, bien entendu, le droit parallèle du *mortgagor*, son débiteur. — (5) M. Alg. Jones (*loc. cit.*) dit à ce sujet : « Il ne suffit pas, pour qu'une personne puisse assurer ou faire assurer une chose pour son compte, qu'elle ait à sa conservation un intérêt général s'étendant également à tous les biens composant une universalité de biens qui appartiennent en tout ou en partie à une autre personne physique ou morale et ne s'appliquant à l'objet particulier expose aux périls de la mer qu'en tant qu'élément de cette universalité. Telle est au moins la théorie qui parait être au fond des nombreux arrêts rendus sur cette question. Il résulte de ce principe que la question encore discutee en France : si un créancier chirographaire peut assurer en son nom le navire ou le chargement de son débiteur, quelque infaillible que dût être l'insolvabilite du débiteur dans le cas où cette partie de son actif viendrait à perir, est resolue en Angleterre negativement... Quant à sa créance elle-meme, si elle est exposee à des risques de mer, il peut évidemment la faire garantir par une police, mais *eo nomine*, pourvu qu'elle soit exposée à des risques de mer. Il a été juge qu'un prêteur auquel un capitaine qui avait emprunte pour les besoins du navire, n'avait donné qu'un titre purement chirographaire, n'avait point d'interêt assurable dans le navire. » M A. Jones fait probablement allusion aux arrêts rendus dans les affaires Stainbank *v.* Fenning, Stainbank *v.* Shephard (11 C. B. 51 ; 13 C. B. 418). Il a éte jugé dans ces deux proces que le prêteur n'avait pas d'intérêt assurable, parce que la somme prêtee était, d'après l'acte, remboursable à tout evénement (*in any event*).

Signalons, dans le projet de code civil pour l'État de New-York, qui résume et codifie les principes du *common law*, les dispositions suivantes. Art. 1363. Toute personne, excepte un ennemi de la nation, peut être assurée. Art. 1364. Lorsqu'un débiteur qui a créé un *mortgage* sur sa chose contracte

« Toute personne capable de contracter, dit le code civil du Bas-Canada (art. 2472), peut prendre une assurance sur des objets dans lesquels elle a un intérêt et qui sont exposés à quelque risque ».

Le code hollandais contient les dispositions suivantes : « L'assurance pourra être faite par une personne non seulement pour son propre compte, mais aussi pour celui d'un tiers soit en vertu d'un mandat spécial ou général, soit même à l'insu de l'assuré » (art. 264). « En cas d'assurance pour un tiers, il faut que la police mentionne expressément si elle a lieu en vertu de mandat ou à l'insu de l'assuré » (art. 265). « L'assurance faite sans mandat et à l'insu de l'assuré est nulle en tant que le même objet était assuré par lui ou par un tiers muni de pouvoir, avant l'époque à laquelle l'assuré a reçu connaissance de l'assurance contractée à son insu » (art. 266). « Celui qui a contracté une assurance sera considéré comme l'ayant fait pour lui-même si la police n'exprime pas qu'elle est faite pour le compte d'un tiers » (art. 267) (1).

« Toute personne ayant capacité suffisante, dit le code portugais (art. 1698), peut contracter une assurance soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers qui l'a autorisé à cet effet ; l'assurance peut même être contractée par un commissionnaire pour compte sans ordre de l'assuré ; mais elle n'est valable que si elle est ratifiée par l'assuré et si cette ratification intervient avant qu'il ait connaissance du sinistre survenu. Quant aux formes et aux conditions de la ratification, on observe les usages en vigueur dans la place d'où les marchandises sont expédiées ». « Le commissionnaire pour compte (art. 1699) s'oblige personnellement, suivant les usages de la place. »

Le code brésilien se borne à énoncer que le contrat d'assurance une assurance en son propre nom en spécifiant que l'indemnité sera payable au créancier bénéficiaire du *mortgage* ou bien cède la police d'assurance à ce créancier, l'assurance est considérée comme reposant sur l'intérêt du débiteur, qui ne cesse pas d'être partie au contrat originaire, et tout acte de sa part, qui ferait annuler l'assurance en d'autres circonstances, aura le même effet quoique la chose soit entre les mains du debiteur. Art. 1365. Si l'assureur consent au transfert de l'assurance faite par le débiteur au creancier bénéficiaire du *mortgage* et qu'au moment où il consent il impose de nouvelles obligations au cessionnaire qui fait un nouveau contrat avec lui, les actes du debiteur ne peuvent affecter les droits de ce dernier. Art. 1368. Un voiturier ou un dépositaire, de quelque espèce qu'il soit, a un interêt assurable dans la chose qu'il detient comme tel jusqu'à concurrence de sa valeur.

(1) D'après les statuts des sociétes d'assurances mutuelles dont parle M. Farncombe Sanders (p. 81), l'assurance ne peut porter que sur des navires sous pavillon hollandais : quelques sociétes exigent même que le capitaine soit domicilié en Hollande. V. toutefois ci-dessous n. 1346, notes.

est nul s'il est fait par une personne qui n'a aucun intérêt sur l'objet assuré (art. 677). Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 637) exigent également pour la validité de l'assurance, l'intérêt actuel (*al tiempo del seguro*) de l'assuré dans la chose assurable (1). En outre, ces deux derniers codes reproduisent à peu près (art. 650 à 653) les dispositions précitées de la loi néerlandaise (2).

Les codes du Chili, du Honduras, du Salvador, de Guatemala s'expriment en ces termes: « Toute personne capable de s'obliger peut conclure une assurance; l'assuré, outre la capacité légale, doit avoir, au moment de la conclusion du contrat, un réel intérêt à éviter le risque, soit en qualité de propriétaire, coparticipant (*co-participe*), fidéicommissaire, usufruitier, locataire, créancier ou administrateur de biens d'autrui, soit en toute autre qualité qui lui donne un intérêt à la conservation de l'objet assuré. L'assurance où manque cet intérêt est nulle et sans valeur » (art. 518 c. ch., 516 c. H., 447 c. S., 407 c. G.). « On peut contracter une assurance pour son propre compte ou pour celui d'un tiers en vertu d'un pouvoir spécial ou général, et aussi à son insu et sans son autorisation. Celui qui figure en nom dans la police est réputé s'être assuré lui-même toutes les fois que la police n'exprime pas qu'elle est faite pour le compte d'un tiers » (art. 519 c. ch., 517 c. H., 448 c. S , 408 c. G.). « Par le fait qu'il prend pour son compte l'assurance de l'objet qu'il doit assurer pour compte d'autrui, le mandataire est censé agir conformément aux instructions de son mandant. A défaut d'instructions, on considèrera l'assurance comme faite aux conditions usitées dans le lieu où le mandataire doit exécuter son mandat » (art. 520 c. ch., 518 c. H., 449 c. S., 409 c. G). « L'assurance faite par un agent officieux est sans valeur si l'intéressé ou son mandataire, ignorant l'existence de ce contrat, a déjà fait assurer le même objet » (art. 521 c. ch., 519 c. H., 450 c. S., 410 c. G.).

Les codes de Costa-Rica (art. 368), du Mexique (art. 319), du Pérou (art. 371) ne contiennent que cette disposition générale : « L'assurance, pour être valable, doit être contractée en faveur du légitime propriétaire des effets assurés ou d'une personne ayant un droit sur ces effets ».

(1) A no ser que el contrato se haya hecho bajo la condicion de que tendra mas tarde un interes en la cosa asegurada. Il suffit donc, au demeurant, quand on en convient, d'un intérêt futur. — (2) Signalons toutefois l'art. 651 : « En el segundo caso del articulo anterior (c'est-à-dire quand l'assurance a été conclue à l'insu du véritable interessé), el contrato es nulo, aun despues de la ratificacion del tercero, siempre que la persona que verifico el seguro no haya pagado la prima o comprometidose personalmente a pagarla ».

En Belgique, un objet peut être assuré par toute personne ayant intérêt à sa conservation, à raison d'un droit de propriété ou autre droit réel ou à raison de la responsabilité à laquelle elle se trouve engagée relativement à la chose assurée (l. 11 juin 1874, art. 4). L'assurance peut être contractée pour compte d'autrui en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat (1). Les effets en sont réglés en ce dernier cas par les dispositions relatives à la gestion d'affaires (2). S'il ne résulte pas de l'assurance qu'elle est faite pour compte d'un tiers, l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même (3) (art. 5). Un créancier peut faire assurer la solvabilité de son débiteur ; l'assureur pourra se prévaloir du bénéfice de discussion, sauf convention contraire. Les créanciers saisissants ou nantis d'un gage et les créanciers privilégiés et hypothécaires peuvent faire assurer en leur nom personnel les biens affectés au paiement de leurs créances (4). Dans ce cas, l'in-

(1) D'aprés un important arrêt de la cour de Bruxelles (1er mars 1862. Rec. d'A. 62, 1, 136), le commissionnaire chargé de la reception, de l'emmagasinage et de la vente est tenu de faire assurer les marchandises qui lui sont confiees, même sans ordre exprès, surtout si tel est l'usage général sur la place de commerce : de ce que, dans une série d'opérations antérieures, le commissionnaire aurait omis *quelquefois* d'assurer sans que le commettant, en recevant les décomptes, eût récriminé, il ne résulte pas une dispense pour le commissionnaire de pourvoir dorénavant à l'assurance ni même une latitude complète à cet égard. Il s'agit dans l'espèce, il est vrai, d'une assurance contre l'incendie. — (2) D'après un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 27 décembre 1879 (Rec. d'A. 80, 1, 109), est nulle l'assurance contractée après l'existence du sinistre, sur présentation du risque par un commis (qui prétend être de bonne foi), mais ayant agi à l'insu du patron qui connaissait déjà le sinistre. Le commis, ayant agi sans ordre, n'était pas mandataire, et les demandeurs ne peuvent invoquer les principes de la gestion d'affaires, ces principes « prohibant tout recours qui n'est pas basé sur l'équité ». — (3) Le texte du projet primitif disait : *si l'assurance ne constate point* ; en substituant à cette rédaction les mots « s'il ne résulte pas de l'assurance », on a indiqué que, sans que le tiers soit mentionné expressément dans le contrat, il bénéficiera de l'assurance s'il est évident qu'elle a été faite pour son compte. Le rapport au sénat donne pour exemple le cas où un nu-propriétaire aurait assuré un bien pour toute sa valeur : l'assurance sera alors censée faite pour le compte du nu-propriétaire à raison de la nue propriété et de l'usufruitier à raison de l'usufruit. Mais il est permis de se demander, remarque M. E. Mir, si, avec l'article 5 ainsi interprété, on ne risque pas de favoriser la fraude : le nu-propriétaire, en effet, peut avoir assuré la valeur intégrale, dans la pensée que l'assureur, ne découvrant pas l'existence de l'usufruit, lui paiera toute l'indemnité. — (4) Pour éviter les difficultés que peut faire naître le cumul de diverses assurances contractées par les créanciers et par le propriétaire débiteur, le ministre de la justice voulait interdire aux créanciers le droit de faire assurer en leur nom personnel les biens

demnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à leur égard, aux biens assurés qui formaient leur gage (art. 6). Les dispositions de l'article précédent n'auront d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte des objets saisis, engagés, hypothéqués ou sur lesquels existe le privilège n'était pas arrivée (art. 8) (1).

Code allemand. Celui qui contracte une assurance peut faire assurer ou son propre intérêt (assurance pour son propre compte) ou l'intérêt d'un tiers (assurance pour compte d'autrui). et, dans le dernier cas, il peut désigner ou non l'assuré. Il peut aussi laisser dans l'incertitude le point de savoir si l'assurance est faite pour son propre compte ou pour compte d'autrui (assurance pour compte de qui il appartiendra). Lorsqu'il est prouvé qu'une assurance pour compte de qui il appartiendra est faite pour le compte d'autrui, on applique les dispositions relatives à l'assurance pour compte d'autrui. L'assurance est réputée faite pour le compte de celui qui la contracte quand le contrat n'indique pas qu'elle est faite pour le compte d'autrui ou pour compte de qui il appartiendra (art. 785). L'assurance pour compte d'autrui n'est obligatoire pour l'assureur que si elle a été contractée par un mandataire de l'assuré ou par une personne qui a déclaré à l'assureur l'absence de mandat lors de la conclusion du contrat. Si cette déclaration n'a pas été faite, le défaut de mandat ne peut pas être couvert par une ratification postérieure (2). Si la déclaration a été faite, l'obligation de l'assureur n'est pas subordonnée à la ratification postérieure de l'assuré (3). L'assureur qui, selon les dispositions de cet article, n'est pas lié par le contrat

affectés au paiement de leurs créances. Le créancier ayant, en effet, outre le droit de faire assurer son action personnelle contre l'insolvabilité du débiteur (art. 6 § 1), celui de faire assurer en qualité de *negotiorum gestor*, on se demande, dit M. E. Mir, quel intérêt il peut avoir à faire assurer ces mêmes biens en son nom personnel, d'autant plus qu'en vertu de la loi hypothécaire de 1851 et du par. 3 du présent article, l'indemnité est toujours subrogée aux biens sinistrés, lorsque le créancier a fait assurer comme *negotiorum gestor* pour le compte du propriétaire comme lorsqu'il a fait assurer en son nom personnel. Mais il a été répondu que le proprietaire pouvait s'opposer à l'assurance du *negotiorum gestor* et qu'il etait utile d'accorder au créancier le droit de se faire assurer en son nom personnel. Pour parer aux difficultés à naître du cumul des assurances, on a accordé à l'assureur du créancier la subrogation à tous ses droits (art. 22).

(1) Conf. ci-dessus, n. 1337. — (2) Pour éviter les fraudes, on a repoussé la règle selon laquelle la ratification équivaut au mandat (note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc.). — (3) Le contrat existe et est parfait avant la ratification; mais il va de soi que, tant qu'elle n'a pas eu lieu, le paiement de l'indemnité ne peut pas être exigé (ib).

d'assurance a, lors même qu'il en oppose la nullité, droit à la prime entière (1) (art. 786). Quand l'assurance est conclue au nom de l'assuré par un fondé de pouvoirs, par un gérant sans mandat ou par tout autre représentant de l'assuré, le représentant n'est pas considéré comme assuré dans le sens du présent code, et l'assurance elle-même n'est pas considérée comme une assurance pour compte d'autrui (2). Dans le doute, on doit admettre que l'assurance même qui porte sur l intérêt d'un tiers désigné est une assurance pour compte d'autrui (art. 787)(3). L'art. 783 permet d'assurer, d'une façon générale, les créances auxquelles sont affectés le navire, le fret, les prix de traversée ou les marchandises (4).

En Suède, celui qui fait assurer peut contracter soit pour son compte, soit pour le compte d'autrui : dans ce dernier cas, il peut ne pas désigner dans la police le tiers pour lequel il assure ; il peut même, en employant la clause « pour compte de qui il appartient » ne pas indiquer s'il assure pour son compte ou pour le compte d'autrui (art. 189 c. suéd.). L'assurance pour compte d'autrui peut être prise avec ou sans ordre de celui pour le compte duquel le contrat est conclu. Mais, si elle est prise sans ordre, l'assuré pour compte doit faire connaître cette circonstance à l'assureur : sinon l'assurance est nulle et l'assureur est en droit de retenir la prime nonobstant toute ratification ultérieure de l'affaire (art. 190).

Le code finlandais se borne à dire (art.174) : « Si quelqu'un fait une assurance pour le compte d'autrui, le contrat sera valable, que l'assuré ait agi avec ou sans mandat. Dans ce dernier cas, il encourra la même responsabilité que s'il avait fait l'assurance pour son propre compte. Il en sera de même pour celui qui fera une as-

(1) On a consideré qu'en ce cas le contrat d'assurance existe bien, mais que le preneur de l'assurance doit perdre tous droits contre l'assureur pour avoir manqué à l'une de ses obligations en ne déclarant pas qu'il agissait pour compte d'autrui (ib.). — (2) L'art. 787 a pour but d'indiquer qu'au cas de mandat il n'y a pas d'assurance pour compte d'autrui. On applique à l'assurance conclue par un mandataire les règles ordinaires du droit civil (ib.). — (3) *Junge* art. 811 sur les réticences en cas d'assurance pour compte d'autrui, art. 816 § 3 sur le paiement de la prime, art. 891 et s. sur l'exercice, dans l'assurance pour compte d'autrui, des droits stipulés au profit de l'assuré. — (4) Il ne faut pas croire que toutes les créances contre le propriétaire du navire ou des marchandises peuvent être l'objet d'une assurance maritime ni que l'assurance ne peut s'appliquer qu'aux créances garanties par un droit de gage sur le navire ou sur la cargaison ; l'art 783 ne vise que les créances à raison desquelles les créanciers n'ont d'action que sur le navire ou les marchandises et les créances de ceux qui n'ont le droit d'agir sur la fortune de terre que subsidiairement.

surance sans préciser s'il agit en son propre nom ou au nom d'un autre ».

Le code italien s'exprime en ces termes: « S'il n'est pas déclaré dans la police que l'assurance est contractée pour le compte d'autrui ou pour le compte de qui de droit, elle est réputée contractée pour le compte de qui fait assurer » (art. 421). « Peut faire assurer non seulement le propriétaire, mais aussi le créancier qui a privilège ou hypothèque sur la chose et en général quiconque a un intérêt réel et légitime ou une responsabilité pour la conservation de la chose » (art. 423). D'après un arrêt de Gênes du 23 février 1886 (1), l'assurance contractée avec la clause *pour compte de qui il appartiendra* oblige directement et personnellement la personne qui fait l'assurance en qualité de commissionnaire et comme si l'assurance était vraiment faite pour son compte.

SECTION II.

ASSUREURS.

1340. Marquardus (l. II, c. 13, n. 17) avait dit que si, pour l'ordinaire, l'assurance se contracte entre négociants, il est loisible aux autres, de quelque état qu'ils soient, de devenir non seulement assurés, mais encore assureurs : Emérigon (I, p. 94) paraît embrasser cet avis. Toutefois l'assureur ne fait jamais, dans le contrat d'assurance maritime, un acte d'administration; il fait assurément et dans tous les cas un acte de spéculation commerciale. Il doit, par conséquent, avoir la capacité non seulement de s'obliger, mais encore de s'obliger commercialement. Donc l'assurance contractée par un mineur, en tant qu'assureur, sans l'accomplissement des formalités rappelées au numéro 1331 serait annulable pour incapacité ; la femme mariée devrait avoir obtenu, pour un acte isolé, l'autorisation spéciale de son mari ou celle de la justice, etc. Rien n'empêcherait d'ailleurs, bien entendu, ces incapables d'être, en qualité d'actionnaires ou d'intéressés, membres d'une société d'assurances. Le tuteur ne pourrait même aliéner ces actions ou

(1) Rev. intern. du dr. mar., II, p. 79.

parts d'intérêts sans y être autorisé préalablement par le conseil de famille (1).

L'ordonnance de 1681 permettait aux étrangers non seulement de faire assurer, mais d'assurer dans toute l'étendue du royaume. Un étranger (nous ne parlons pas en ce moment des sociétés étrangères) pourrait, aujourd'hui comme autrefois, contracter, en tant qu'assureur, sur le territoire français.

Mais le rôle d'assureur est presque toujours joué, en fait, par une société.

1341. Avant la loi du 24 juillet 1867, les sociétés anonymes d'assurances à primes étaient soumises à l'autorisation du gouvernement par application du code de commerce (art. 37). En outre, un avis du conseil d'Etat du 15 octobre 1809 (publié au *Bulletin des lois* à la suite d'une ordonnance du 24 novembre 1821) avait déclaré que les compagnies d'assurances mutuelles devaient obtenir l'autorisation préalable. Les sociétés d'assurances en nom collectif ou en commandite étaient régies par le droit commun (2). Le législateur de 1867 ne maintint le régime de l'autorisation préalable que pour les sociétés d'assurances sur la vie, mutuelles ou à primes. Mais les autres, parmi lesquelles les sociétés d'assurances maritimes, quoique pouvant se constituer librement en sociétés anonymes, ne furent pas assimilées complètement aux sociétés anonymes ordinaires. Elles sont, sans doute, en principe, assujetties aux règles tracées soit par le code, soit par la loi du 24 juillet 1867 pour cette espèce de sociétés. Mais l'article 65 *in fine* de cette dernière loi contient la réserve suivante : « Un règlement d'administration publique déterminera les conditions sur lesquelles elles (les sociétés autres que les compagnies d'assurances sur la vie) pourront être constituées ». En exécution de cette disposition législative, un décret impérial fut rendu le 22 janvier 1868, le conseil d'Etat entendu.

Le titre premier de ce décret est intitulé « des sociétés d'assurances à primes fixes ».

Ces sociétés ne peuvent user des dispositions du titre III de la loi du 24 juillet 1867, particulières aux sociétés à capital variable (art. 1). La société n'est valablement constituée qu'après le versement d'un capital de garantie qui ne pourra, en aucun cas et alors même que le capital est moindre de deux cent mille francs, être inférieur à cinquante mille francs (art. 2). L'art. 3 de la loi du

(1) Sauf l'homologation du tribunal dans le cas prévu par la loi du 27 février 1880 (art. 2). — (2) Et par consequent, pendant neuf ans, les sociétés d'assurances en commandite par actions furent régies par la loi du 17 juillet 1856.

24 juillet 1867, relatif à la conversion des actions en actions au porteur, n'est applicable aux sociétés d'assurances à primes que si le fonds de réserve est égal au moins à la partie du capital social non encore versée, et s'il a été intégralement constitué (art. 3). La société est tenue de faire actuellement un prélèvement d'au moins vingt pour cent sur les bénéfices nets pour former un fonds de réserve. Ce prélèvement devient facultatif lorsque le fonds de réserve est égal au cinquième du capital (art. 4). Les fonds de la société, à l'exception des sommes nécessaires aux besoins du service courant, doivent être employés en acquisitions d'immeubles, en rentes sur l'Etat, bons du trésor ou autres valeurs créées ou garanties par l'Etat, en actions de la Banque de France, en obligations des départements et des communes, du Crédit foncier de France ou des compagnies françaises de chemins de fer qui ont un minimum d'intérêt garanti par l'Etat (art. 5). Toute police doit faire connaître : 1° le montant du capital social ; 2° la portion de ce capital déjà versée ou appelée et, s'il y a lieu, la délibération par laquelle les actions auraient été converties en actions au porteur ; 3° le maximum que la compagnie peut, aux termes de ses statuts, assurer sur un seul risque, sans réassurance ; 4° et, dans le cas où un même capital couvrirait, aux termes des statuts, des risques de nature différente, le montant de ce capital et l'énumération de tous ces risques (art. 6). Tout assuré peut, par lui ou par un fondé de pouvoir, prendre à toute époque, soit au siège social, soit dans les agences établies par la société, communication du dernier inventaire. Il peut également exiger qu'il lui en soit délivré une copie certifiée, moyennant le paiement d'une somme qui ne peut excéder un franc (art. 7) (1).

L'inobservation de toutes ces prescriptions n'entraînerait pas la nullité de la société. Cette sanction nous paraît être attachée au défaut du versement d'un capital de garantie, prévu par l'article 2 (2). L'est-elle à la conversion des actions nominatives en actions au porteur opérée avant la constitution intégrale du fonds de réserve prévue par l'article 3 ? On peut le soutenir en combinant les articles 3 du décret de 1868, 3 et 7 de la loi de 1867. Mais, comme le texte n'impose pas nécessairement cette solution, mieux vaut s'en tenir, selon nous, à la nullité de la délibération illégale (3). En tout cas, la nullité du pacte social n'est pas atta-

(1) Le titre II, qui se subdivise en six sections (art. 8 à 43), traite des societes d'assurances mutuelles. Nous ne croyons pas devoir en reproduire le texte, l'assurance maritime ne prenant presque jamais cette forme dans notre pays. — (2) Quel autre sens donner aux mots « n'est valablement constituee » ? (Paris, 4 avril 1881. D. 84, 2, 1). — (3) Conf. Paris, 13 janvier 1885. D. 85, 2, 184).

chée à l'accomplissement des formalités énumérées par les articles suivants. Le lecteur aura sans doute remarqué qu'aucune sanction particulière ne garantit l'exécution des prescriptions relatives à la rédaction des polices. Le préjudice causé par quelque infraction aux dispositions des articles 4 à 7 ne pourrait donc engendrer qu'une action en dommages-intérêts.

Un certain nombre de sociétés d'assurances maritimes sont en commandite par actions. Celles-ci sont purement et simplement régies par le titre premier de la loi du 24 juillet 1867. Il y a là, plusieurs jurisconsultes l'ont remarqué, une anomalie, car c'est assurément la nature des sociétés d'assurances qui les a fait soumettre à un régime légal particulier. Mais il n'appartient ni aux juges ni aux commentateurs de combler cette lacune.

L'article 67 de la loi du 24 juillet 1867 est ainsi conçu : « Les sociétés d'assurances désignées dans le paragraphe 2 de l'article précédent (c'est-à-dire autres que les compagnies d'assurances sur la vie) pourront se placer sous le régime qui sera établi par le règlement d'administration publique, sans l'autorisation du gouvernement, en observant les formes et les conditions prescrites pour la modification de leurs statuts ». Comment concilier cette disposition avec l'article 46 § 2 de la même loi, qui dit : « Elles (c'est-à-dire les sociétés anonymes autorisées et surveillées avant 1867) pourront se transformer en sociétés anonymes dans les termes de la présente loi, en obtenant l'autorisation du gouvernement et en observant les formes prescrites pour la modification de leurs statuts » ? Les interprètes sont divisés.

Premier système. L'article 46 s'applique aux sociétés d'assurances anonymes, l'article 67 aux sociétés d'assurances en commandite par actions. On lit, en effet, dans le rapport de M. Mathieu au corps législatif : « Parmi les sociétés d'assurances, il en est que la jurisprudence a soumises à l'autorisation, ce sont celles qui avaient revêtu la forme de la société anonyme. Les autres en ont été affranchies... Les *sociétés autorisées* qui voudront se placer sous l'empire de la loi nouvelle devront, conformément à l'art. 46, obtenir l'autorisation du gouvernement qui, après avoir présidé à leur naissance, présidera ainsi à leur transformation. Les autres pourront se placer, sans intervention aucune du conseil d'Etat, sous le régime qui sera établi par le règlement d'administration publique, en observant les formes prescrites pour la modification de leurs statuts ».

Deuxième système. L'article 46 est applicable aux sociétés anonymes d'assurances à primes et la conversion des sociétés d'assurances mutuelles est régie par l'article 67. Ainsi s'exprime un avis du conseil d'Etat (section de l'agriculture et du commerce),

du 10 octobre 1872, qui n'a qu'une autorité doctrinale : « Considérant que les dispositions combinées des articles 66 et 67 l. 24 juillet 1867 permettent aux sociétés d'assurances autres que les associations de la nature des tontines et des sociétés d'assurances sur la vie, mutuelles ou à primes, de se placer, sans l'autorisation du gouvernement, sous le régime établi par le décret du 22 janvier 1868, portant règlement d'administration publique, que la généralité de ces dispositions n'est infirmée par celles de l'art. 46 qu'en ce qui touche les sociétés d'assurances à primes fixes, les seules qui se fussent constituées en sociétés anonymes proprement dites avant la loi de 1867, par application de l'art. 37 co. ; qu'antérieurement à la loi de 1867, la jurisprudence administrative avait, à la vérité, soumis les sociétés d'assurances mutuelles, aussi bien que les sociétés anonymes proprement dites, à la nécessité de l'autorisation et que de l'exposé des motifs et du rapport qui a précédé la discussion de cette loi paraît résulter l'intention de maintenir la nécessité de l'autorisation préalable, en cas d'une demande de transformation pour toutes les sociétés sans distinction qui étaient soumises à ce régime avant la loi de 1867; mais considérant que ces explications ne sauraient être invoquées pour modifier le sens d'une disposition qui ne laisse aucune place au doute et avec laquelle elles seraient en contradiction formelle ; que rien ne s'oppose, par conséquent, à ce que la société d'assurances mutuelles contre la grêle, particulière au département de Seine-et-Oise, opère sa transformation sans l'autorisation du gouvernement, sous la seule condition de se conformer aux prescriptions de ses statuts et d'adopter le régime institué par le décret du 22 janvier 1868; Est d'avis : qu'il y a lieu d'écarter la demande de la société d'assurances mutuelles contre la grêle pour le département de Seine-et-Oise, en lui rappelant les dispositions de la loi du 24 juillet 1867, qui la dispensent de l'autorisation du gouvernement ».

Troisième système. M. Pont dit à ce sujet (S. 1872. 2. 256) : « Il s'agit de savoir non ce que furent les pratiques antérieures à la loi de 1867, mais ce qu'a fait cette loi et particulièrement si, à ce point de vue de la conversion, elle a entendu établir entre les sociétés d'assurances à primes fixes et les sociétés d'assurances mutuelles une différence telle que les premières seraient soumises à la nécessité d'une autorisation par application de l'art. 46, tandis que les secondes seulement en seraient affranchies par l'art. 67. Or, sur ce point, le doute n'est pas possible. Loin de séparer les deux classes d'associations, la loi les a confondues ; et, en les mettant au même rang par une déclaration expresse, elle les a soumises à des règles communes ». Qu'on se reporte au texte : « point de différence entre les assurances à primes et les assu-

rances mutuelles; l'art. 66 le dit expressément, et l'exposé des motifs n'a pas manqué de le faire remarquer (1).Donc, quand l'art. 67, en se référant à l'article précédent, ajoute que les sociétés d'assurances *qui y sont désignées* et qui existent actuellement pourront se placer sous le régime à établir par le règlement d'administration publique *sans l'autorisation du gouvernement*, il dit cela pour les assurances à primes aussi bien que pour les assurances mutuelles ».

Nous croyons, avec l'éminent jurisconsulte, que l'art. 67, comme l'art. 66, doit être appliqué aux assurances mutuelles et aux assurances à primes (2).

1342. D'autres restrictions à la capacité d'assurer dérivent de la législation qui régit, en France, les sociétés étrangères. Nous sortirions de notre cadre en retraçant ici l'origine historique de la loi du 30 mai 1857. Cette loi, chacun le sait, habilite (art. 1) les sociétés anonymes et les autres associations commerciales, industrielles ou financières qui sont soumises à l'autorisation du gouvernement belge et qui l'ont obtenue, à exercer tous leurs droits et à ester en justice en France en se conformant aux lois françaises. Elle établit en outre (art. 2) qu'un décret rendu après avis du conseil d'Etat peut autoriser les sociétés des autres pays à exercer tous leurs droits et à ester en justice dans le nôtre.

Or la loi de 1867, en supprimant le système de l'autorisation préalable pour les sociétés anonymes françaises, y compris les sociétés françaises anonymes d'assurances maritimes, n'a pas supprimé la nécessité de l'autorisation requise en 1857 pour les sociétés étrangères (3). Tandis que l'autorisation exigée par le code de commerce était donnée à une société individuellement déterminée, celle-ci peut être générale, c'est-à-dire s'appliquer indistinctement soit à toute une branche des sociétés, soit même à toutes les sociétés d'un pays étranger. Enfin cette autorisation particulière n'est pas seulement exigée pour les sociétés d'assurances anonymes étrangères, mais encore pour les autres qui, comme les commandites par actions chez certains peuples, peuvent être soumises à l'autorisation.

La nécessité de l'autorisation du gouvernement français ne s'étend pas aux sociétés étrangères d'assurances en nom collectif ou en commandite par intérêt. La loi de 1857 n'atteint pas ces sortes

(1) Le texte, y est-il dit, ne distingue pas entre les différentes espèces de risques qui peuvent être l'objet des assurances ; il n'etablit pas non plus de différence entre les assurances mutuelles et les assurances à primes. Toutes sont donc comprises dans la disposition ; toutes auront à l'avenir une liberté dont elles ne jouissent pas aujourd'hui. — (2) *Sic* Lyon-Caen et Renault. Précis, n. 501. — (3) Pont, Societés, II, n. 1867.

de sociétés, ainsi que l'a dit la commission du corps législatif (1).

Malgré la généralité de ces expressions employées par le législateur de 1857 : « en se conformant aux lois de l'Empire », la doctrine et la jurisprudence admettent que les sociétés étrangères, y compris les sociétés d'assurances maritimes, déjà soumises aux lois de leur pays, ne sauraient être assujetties, par surcroît, à toutes les lois du nôtre (2). MM. Lyon-Caen et Renault enseignent même qu'il faudrait leur appliquer exclusivement nos lois *réelles* ou nos lois de police et de sûreté (3) ; on ne leur appliquerait pas, en tout cas, celles de nos lois qui déterminent la constitution des sociétés (4). Comme le disent ces auteurs, le décret ou le traité qui autorise les sociétés par actions d'un pays étranger à exercer leurs droits en France n'est rendu ou conclu (on doit du moins le présumer) « qu'après qu'il a été constaté que la loi étrangère présente des garanties suffisantes quant aux conditions prescrites pour l'établissement de ces sociétés ». Ce contrôle préalable, cet examen général remplacent donc la garantie qu'offre la règlementation française. C'est pourquoi l'on ne pourrait pas exiger, par surcroît, de la société d'assurance étrangère autorisée qu'elle formât son fonds de réserve par un prélèvement conforme aux exigences du décret de 1868 ni qu'elle eût versé, préalablement à sa constitution, un capital de garantie de 50.000 fr., etc.

La société étrangère que la loi de 1857 soumet à l'autorisation et qui ne l'a pas obtenue ne peut pas faire le commerce en France (5) et, par conséquent ne peut pas figurer, en tant qu'assureur, dans un contrat d'assurance maritime.

1343. Les sociétés d'assurances françaises peuvent-elles assurer à l'étranger ? Il faut consulter, pour résoudre cette question, les conventions qui nous lient aux pays étrangers et leur droit interne. Personne, en France, ne saurait oublier cet arrêté du 14 mars 1881 qui expulsa brutalement de l'Alsace-Lorraine les compagnies françaises (6).

(1) Conf. Pont, ib., n. 1865. — (2) Cf. Lyon, 7 janvier 1881. S. 1881. 2. 25 et civ. cass. 16 juin 1885. S. 85. 1. 249. — (3) Mais les mêmes auteurs reconnaissent que ces principes peuvent donner lieu, dans leur application, à de très graves difficultés (n. 544). — (4) Arrêts précités. — (5) Cf. Pont, ib., n. 1870. — (6) « On devra donc poursuivre, par tous les moyens légaux, les compagnies d'assurances étrangères opérant en Alsace-Lorraine sans autorisation. Je vous prie de vous mettre en rapport avec les compagnies étrangères non autorisées et de les prévenir qu'elles auront à cesser leurs opérations en Alsace-Lorraine à partir du 1er mai prochain. L'arrêté ci-dessus ne concerne pas les compagnies d'assurances qui ont leur siège en Autriche, en Belgique, en Angleterre, en Italie et en Suisse, ces sociétés étant reconnues et autorisées à faire des affaires en Alsace-Lorraine en vertu d'une convention internationale ».

1344. Emérigon s'occupe, dans son traité des assurances (ch. V, sect. V), de « l'assureur par compte d'autrui ». L'assureur qui signe *pour compte d'ami* et même pour compte d'une personne qu'il nomme, dit-il, est personnellement obligé de payer la perte (1). En effet l'assureur peut être représenté par un commissionnaire; les rapports qui s'établissent entre l'assureur-commettant, son commissionnaire et l'assuré sont alors régis par les principes généraux de la loi commerciale (art. 94 et s. co.) (2).

Mais ce genre d'affaires n'est pas usité. Les compagnies d'assurances traitent directement, en général, par l'organe de leurs « agents ».

1345. Le législateur français a prévu lui-même cette hypothèse (3) en parlant des assurances faites par les agents des compagnies d'assurances maritimes sans intermédiaire de courtier ou de notaire, c'est-à-dire en les envisageant comme une variété de l'assurance directe.

Il importe d'exposer sommairement le mécanisme de l'assurance par agents.

I. L'*agent* d'une société d'assurance est un mandataire salarié. Mandataire, il représente cette société, c'est-à-dire il agit en sa place et en son nom, obligeant la société envers les tiers et les tiers envers elle (4). En matière maritime, l'agent traite souvent sous la condition que son engagement sera ratifié. Mais le tribunal de commerce de Marseille a émis le 26 juillet 1881 (5) une proposition trop absolue en envisageant d'une façon générale l'agent d'une compagnie d'assurance maritime qui signe une police comme un représentant dont l'engagement est soumis à ratification.

Toutefois, dans ce dernier système, la ratification devrait être évidemment donnée ou refusée à bref délai: par exemple, la compagnie qui garderait le silence pendant douze jours sur une police souscrite par un agent à une faible distance de son siège serait à bon droit réputée avoir ratifié le contrat (6).

(1) Sentences de l'amirauté de Marseille du 7 février 1766, des 9 et 18 août 1780. — (2) « Ce qui constitue l'originalité du pour compte à l'égard de l'assuré-commettant, c'est qu'il est impossible qu'il reste toujours inconnu. Mais il importe peu que l'assureur-commettant soit ou non revélé. Fût-il révélé que le commissionnaire n'en continuerait pas moins d'être le seul débiteur de l'assuré. Il suffit donc de renvoyer sur ce point aux principes généraux » (Em. Cauvet, I, n. 121). — (3) Art. 44 l. 5 juin 1850. — (4) « Attendu que la convention verbalement intervenue entre les parties constitue un mandat et doit être réglée par les principes établis au titre XIII, l. III du code civil » (Rouen, 17 mai 1871, Bonneville de Mars. Rep. 2, 399). *Sic* Agen, 12 août 1881, ib. 2, 647 et Riom, 6 mai 1806. Rev. de dr. comm. 1886, 2, 47. — (5) Rec. de M. 1881, 1, 244. — (6) Même jugement.

Les tiers doivent, dans leur intérêt, discerner s'ils ont affaire à un agent ou à un courtier ; car le courtier ne représente pas l'assureur (1).

II. L'*agent*, étant un mandataire, peut être, en principe, révoqué (art. 2004 c. civ.) (2).

Toutefois, en cette matière spéciale, les tribunaux, peuvent, par interprétation des conventions, décider qu'une compagnie a donné à ses agents le droit de lui présenter un successeur et, comme une telle stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, leur appréciation échappe à la censure de la cour suprême (3).

III. Le mandat étant salarié, l'agent qui vient d'être congédié brusquement et sans motif sérieux par la compagnie est en droit d'exiger une indemnité : le juge peut du moins considérer, par appréciation des circonstances, que cette indemnité a été tacitement stipulée (4).

IV. Le mandat étant salarié, l'agent est responsable envers le mandataire conformément à l'article 1992. Un agent a pu être déclaré responsable par le tribunal de commerce de Marseille (5) pour n'avoir pas averti son commettant de l'assurance qu'il avait souscrite en son nom, ce défaut d'avis l'ayant empêché de se faire réassurer.

V. L'agent, étant un mandataire, doit, conformément à l'art. 1993, rendre ses comptes et, lorsqu'il quitte la compagnie, lui restituer soit les registres et le matériel de l'agence (6), soit, en général, tous les documents appartenant au mandant (7).

VI. Quoi qu'ait décidé l'article 1995, deux agents d'assurances maritimes associés de fait sont tenus solidairement envers la compagnie du reliquat de leurs comptes de gestion, soit parce qu'il s'agit d'un mandat commercial collectif, soit parce que l'association a été formée pour des affaires commerciales (8).

VII. Il ne faudrait pas se figurer que, en matière d'assurances maritimes, tous les agents eussent indistinctement qualité pour engager les assureurs. Ainsi le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 6 mai 1868 (9) que certains chargeurs avaient dû, pour re-

(1) « Qu'en effet ce courtier, bien que porteur d'estampilles de la Cie *le Nord*, ne représentait pas cette compagnie ; que sa parole ne l'engageait pas » (Paris, 17 janvier 1867, B. de M. 2,329). — (2) Jurisprudence constante. — (3) Req. 31 mars 1873, B. de M., 1, 144. — (4) Les principes ont été remarquablement posés par un arrêt de la chambre des requêtes du 8 avril 1857. S. 57, 1, 835. *Junge* Pont, Petits contrats, I, n. 1160. — (5) 15 juillet 1851. Rec. de M. t. XXX, 1, 291. — (6) Cour de Gand, 13 déc. 1862, B. de M. 2, 262. — (7) Trib. co. de la Seine, 6 novembre 1879. ib. 3, 243. — (8) Conf. trib. co. de la Seine, 7 juillet 1852, ib. 3, 30. — (9) Rec. de M. 1868, 1, 205.

cueillir le bénéfice d'une police flottante, s'adresser à l'agent même par les soins duquel le chargement avait été opéré. Quel agent a qualité pour engager l'assureur ? La solution varie, on le comprend, avec chaque espèce.

VIII. Mais, en général, quand un agent se conforme à des pouvoirs apparents suffisants, il lie la société envers les tiers (1) : à plus forte raison si ses actes ont été approuvés par elle tant qu'ils lui ont profité (2) ou si elle savait que cet agent agissait pour son compte (3). La clause des statuts sociaux d'après laquelle les agents particuliers ne pourraient pas engager la compagnie peut n'être pas, en pareil cas, opposable aux tiers (4).

Ainsi le mandant est tenu du sinistre envers les tiers lorsque ceux-ci ont contracté avec l'agent au vu des pouvoirs apparents, alors même que celui-ci, à leur insu, aurait commis une faute de gestion, par exemple, en abaissant contrairement à ses instructions le taux des primes (5).

IX. L'étendue des pouvoirs de l'agent se détermine par les circonstances de la cause. De ce qu'un agent reçoit valablement les actes d'adhésion, les tribunaux peuvent très bien induire qu'il reçoit valablement les declarations de renonciation aux assurances (6). De ce que le directeur d'une compagnie a seul le droit de signer et de modifier les polices, les juges doivent naturellement induire que le contrat originaire ne peut pas être changé par un agent non autorisé à cet effet (7), etc. La cour de Paris a jugé le 22 avril 1863 (8), et nous paraît avoir bien jugé, que l'assuré s'était acquitté régulièrement des primes aux mains de l'agent, tant que l'assureur mandant ne lui avait pas notifié la révocation de son mandataire.

D'après un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 5 septembre 1865 (9), l'agent local d'une compagnie auquel sa procuration donne pouvoir de, pour et au nom de la compagnie, conformément aux instructions par elle transmises ou à transmettre, contracter toutes assurances et réassurances, plaider et faire toutes transactions qu'il jugera convenables, a qualité pour accepter le délaissement, et l'acceptation de ce délaissement lie la compagnie (10). Aux termes d'un arrrêt de la cour de Bruxelles du

(1) Grenoble, 3 mars 1881. B. de M. 2. 634. — (2) Même arrêt. — (3) Lyon, 22 mars 1851, ib. 2, 118. — (4) Paris, 19 janvier 1866, ib. 2, 307. — (5) Mais l'agent serait, bien entendu, responsable de cette police envers son mandant. Conf. Grenoble, 28 janvier 1837. B. de M., 2, 31. — (6) Req. 27 juin 1860. ib. I, 93. — (7) Trib. civ. de la Seine, 24 décembre 1872, ib. 3, 167. — (8) ib. 2, 266. — (9) Rec. d'A. 68, I, 302. — (10) Sauf son recours contre l'agent auquel elle aurait transmis des instructions restrictives.

3 mars 1870 (1), l'agent d'une compagnie établi sur une place étrangère a qualité pour régler les avaries à l'amiable, nommer à cet effet les experts, même pour dispenser les assurés des formalités judiciaires afin d'éviter les frais, et le visa mis par cet agent sur un règlement d'avaries vaut approbation de la compagnie qu'il représente.

X. Il faut dire un mot des « sous-agents ». Les faits des sous-agents auxquels les compagnies n'ont délégué, même ordinairement, aucun pouvoir, mais qui s'entremettent entre les agents proprement dits et les assurés, n'engagent pas la responsabilité de ces compagnies (2), tout au moins ne l'engagent pas indirectement et nécessairement. Un sous-agent avait consenti à l'assuré la remise de la première annuité : le tribunal de la Seine décida que cette remise n'était pas opposable à l'assureur, non représenté par ce délégué de l'agent principal (3).

1346. « Toute personne capable de contracter peut être assureur, dit Arnould (4), et peut autoriser toute personne capable d'être un agent à souscrire des polices, en son nom et pour son compte ». Après quoi, ce jurisconsulte expose l'histoire et l'organisation du Lloyd, remonte à l'origine du monopole conféré aux deux anciennes compagnies (*the two old companies*), décrit la situation légale des *shipowners' associations or clubs* pendant la durée de ce monopole (1720 à 1824). Les compagnies d'assurances émancipées par la loi de 1824 (5 Geo. 4 c. 114) sont soumises à la loi de 1862 sur les sociétés (5) (25 and 26 Vict. c. 89, art. 6, 180, 206). Aucune association, aucune compagnie de plus de vingt membres formée depuis le 2 novembre 1862 en vue de faire des assurances maritimes n'est légale si elle n'a été enregistrée conformément à *l'act* de 1882 et par conséquent les polices souscrites au nom de la compagnie qui aurait enfreint cette prescription sont nulles (*invalid*). Une compagnie constituée en vue d'opérations déterminées, par exemple, pour faire des assurances sur la vie ne pourrait pas, par une extension de ses opérations, s'adonner à l'assurance maritime, à moins que de nouveaux pouvoirs n'eussent été donnés et sanctionnés dans les mêmes formes que les pouvoirs primitifs (6). Depuis la loi de 1824 (7), il n'est pas nécessaire que la signature

(1) Rec. d'A. 70, I, 195. — (2) Grenoble, 24 novembre 1838.B. de M. 2, 40. — (3) 31 mars 1870, ib., 3, 151. Il n'entre pas dans notre cadre de prendre ici parti dans les controverses qu'a soulevées l'interprétation de l'art. 1994 c. civ. — (4) I, p. 146. — (5) *Companies act* 1862. — (6) V. the Phœnix life ins. co. in the case of Burges *v.* Stocks, 2 J. and H. 441. — (7) And notwithstanding the 36 Geo. 3, c. 63, sect. 11, now repealed by the 30 and 31 Victor., c. 23.

de tous les sociétaires figure au bas de la police : l'apposition de la signature sociale ou même du sceau social suffit à la validité de l'acte.

L'organisation des compagnies d'assurances maritimes, nationales ou étrangères, varie dans les différents états de l'Union américaine (1). Nos lecteurs trouveront dans l'ouvrage de Phillips l'analyse du *Pattern act*, voté en 1843 par la législature de l'Etat de New-York. L'article 1362 du projet de code civil pour cet Etat, qui a vigueur de loi en Californie et dans le territoire de Dacota, résume assez bien, en ce point, la loi commune anglo-américaine : « Toute personne capable de faire un contrat peut être assureur, en se conformant aux restrictions imposées par les statuts spéciaux aux compagnies étrangères, non résidentes ou autres ».C'est ainsi que, d'après la loi du 23 mai 1884, spéciale à l'Etat de New-York, « aucune compagnie d'assurances établie dans un autre Etat de l'Union ou à l'étranger ne peut émettre des polices dans l'Etat de New-York sans avoir donné préalablement mandat au proposé du département d'assurances de cet Etat de recevoir la signification de tous actes judiciaires, en cas de poursuites dirigées contre la compagnie ». C'est ainsi qu'en 1878 les compagnies d'assurances soit étrangères, soit régionales ont été, dans le Massachusetts, l'objet de plusieurs *acts*. D'après l'*act* 36, toute compagnie d'assurances qui n'est pas organisée sous les lois du Massachusetts ne peut y faire d'affaires avant d'avoir nommé par acte écrit le commissaire d'assurances de l'Etat comme son mandataire légal (*lawful attorney*) à l'effet de la représenter dans les procès qu'on pourrait intenter contre elle et avec des pouvoirs tels que toute contestation judiciaire avec cet agent ait le même effet que si elle avait lieu avec la compagnie. L'*act* 130 interdit à toute compagnie d'assurances étrangère de faire des contrats d'assurance dans l'Etat avant d'avoir déposé chez le trésorier du Massachusetts ou de quelque autre Etat de l'Union une somme égale au chiffre du capital exigé par les lois des compagnies régnicoles semblables, domiciliées à Boston, et avant d'avoir obtenu du commissaire d'assurances une licence ou un certificat constatant qu'elle s'est conformée aux prescriptions légales régissant les sociétés étrangères de son espèce. D'après l'*act* 35, les sociétés anonymes régnicoles d'assurances contre les risques maritimes (ou contre le feu) ne peuvent distribuer à leurs actionnaires un dividende excédant 10 0/0 du capital-actions, sauf si, une année, ce capital n'atteint pas 10 0/0, à le parfaire les années suivantes. L'*act* 50 autorise les compagnies d'assurances mutuelles contre les risques ma-

(1) V. Phillips, n. 523.

ritimes (ou contre le feu), à réduire leurs fonds à 500.000 dollars, quand elles ont cette somme en caisse. D'après l'*act* 87, quand une compagnie fait des annonces où elle indique son actif, elle doit aussi indiquer son passif et lorsque, dans une annonce, elle parle de son capital, elle ne peut parler que du capital payé comptant (les polices sont, à cet égard, regardées comme des annonces). En outre, pour qu'une personne ou une association de personnes puissent s'occuper d'affaires d'assurance, il faut qu'elle ait obtenu une licence, et les associations formées sur le plan des Lloyds (où chacun est responsable pour une part des chiffres assurés) ne peuvent s'occuper que des affaires d'assurances autres que les assurances sur la vie (*act* 218). Deux autres lois ont été votées par la législature du Massachusetts en 1884 et promulguées le 21 avril 1884. La première permet aux sociétés d'assurances maritimes d'assurer aussi les risques contre l'incendie et les dommages causés par la foudre, à la condition d'avoir un capital minimum égal à celui des compagnies d'assurances contre l'incendie. La deuxième prescrit aux compagnies d'assurances contre l'incendie, contre les risques de mer et de terre, d'avoir un capital de 200.000 dollars au moins (1).

En Angleterre, les agents des assureurs reçoivent généralement un pouvoir certifié par un attorney : à défaut de ce pouvoir, ils peuvent, en principe, établir leur qualité par d'autres modes de preuve. Jusqu'à quel point et dans quelle mesure? Suffit-il à l'agent de démontrer qu'il représentait constamment les assureurs et qu'il apposait habituellement leurs noms sur les polices ? Ainsi l'a jugé lord Kenyon (2). Mais lord Ellenborough a plus tard jugé le contraire (3), exigeant la ratification, au moins tacite (4), des assureurs. Un *memorandum* inscrit au dos de la police et permettant un changement de voyage avait été signé par l'agent d'une compagnie d'assurances ; il fut prouvé que cet agent avait signé fréquemment de pareils *memorandums* au vu et su de la compagnie : lord Tenterden jugea que celle-ci l'avait par là-même habilité à si-

(1) Toute compagnie n'ayant pas un capital supérieur à 200.000 dollars devra, en declarant sa constitution au commissaire des assurances, compter ses réassurances sur toutes les affaires d'assurances terrestres à raison de 50 0/0 au moins des assurances terrestres, de 100 0/0 au moins des primes maritimes. La loi canadienne du 18 mars 1875 soumet à une autorisation préalable et à une règlementation minutieuse les compagnies d'assurances contre les risques de la navigation intérieure (c'est-à-dire de la navigation qui se fait au-dessus du port de Montréal) ; mais cette loi n'est pas applicable aux compagnies d'assurances maritimes. — (2) Neal *v.* Erving, 1 Esp. 61. — (3) Courteen *v.* Touse, 1 Camp. 43. — (4) Par exemple, celle qu'implique le règlement des sinistres. (Haughton *v.* Ewbank, 4 Camp. 88).

gner le *memorandum* litigieux (1). Mais il faut tenir compte, en cette matière, des usages locaux : il a été décidé que, sur la place de Liverpool, où le mandat des agents s'interprète d'une façon restrictive, un agent autorisé à n'assurer que jusqu'à cent livres par *slip* (v. ci-dessus, n. 1304) et ayant couvert un seul risque jusqu'à concurrence de 150 livres n'avait pas lié ses mandants (2). Arnould (3) remarque d'ailleurs avec beaucoup de raison que l'agent, s'il a reçu des instructions expresses, ne peut, en général, non seulement les méconnaître, mais encore les excéder. Mais on admet que l'agent autorisé à souscrire la police est par là même,en thèse, habilité à régler le sinistre (4).

Aux États-Unis, le pouvoir d'assurer est en général donné plus expressément et,par conséquent,se présume moins aisément que le pouvoir de faire assurer (5). Ainsi le secrétaire d'une compagnie d'assurances n'est pas présumé avoir reçu ce pouvoir (6). Si la partie pour le compte de laquelle une police a été signée par un prétendu agent a, par son fait ou par sa négligence, autorisé les tiers à supposer qu'ils ont en effet traité avec un agent, cette partie est liée (7). Quel que soit l'usage anglais et quoi qu'ait jugé lord Ellenborough, l'agent autorisé à souscrire des polices n'est pas habilité par là même soit à régler les sinistres, soit à introduire les instances relatives à l'exécution du contrat (8). La faillite de l'assureur révoque *ipso facto* les pouvoirs donnés à l'agent pour régler les sinistres (9).

En Hollande, les conditions auxquelles une société de commerce en nom collectif ou en commandite donne des assurances ne sont soumises à aucune autorisation administrative. Mais toute société anonyme d'assurances a, par application des principes généraux (art. 36 co.), besoin de l'autorisation royale et, à moins qu'elle ne soit constituée sur la vie des hommes, n'a besoin que de cette autorisation. Les sociétés d'assurances mutuelles,n'étant pas des sociétés anonymes de commerce, peuvent se passer de cette autori-

(1) Brockelbank *v.* Sugrue, 5 Car.and P. 21.— (2) Baines *v.* Ewing, L. R. 1 Exch.320. — (3) I, p. 190-191. — (4) Richardson *v.* Anderson, 1 Camp. 44.— Les pouvoirs des agents du Lloyd sont rigoureusement determinés par les instructions imprimées en vertu desquels ils agissent. Or d'après ces instructions, appliquées à la lettre par la jurisprudence anglaise, aucun agent n'a qualité soit pour régler un sinistre, soit pour accepter un délaissement. V. sur ce point Arnould (I,p.191) exposant l'opinion conforme de lord Tenterden. — (5) Phillips, II,n. 1872.— (6) La preuve est donc à la charge du demandeur (Williams *v.* Chester and Holyhead Railway co., 5 Eng. Law and Eq. R. 197). —(7) Même quand elle n'aurait pas donne de mandat, même quand le mandat aurait éte revoque (mais sans que cette revocation fût portée à la connaissance des tiers).—(8) V. Phillips II,n. 1873 et 1874.—(9) Parker *v.* Smith, 16 East, 382.

sation. Celle-ci redevient nécessaire quand elles ont, comme il arrive souvent, un caractère mixte (1).

Les compagnies d'assurances, en Belgique, sont soumises aux prescriptions générales de la loi du 18 mai 1873 sur les sociétés. Par conséquent, les sociétés anonymes et les autres associations commerciales d'assurances, constituées et ayant leur siège en pays étranger, peuvent faire leurs opérations en Belgique et y ester en justice conformément à l'article 128 de cette loi ; les articles relatifs à la publication des actes et des bilans et l'article 66 de la même loi sont applicables aux sociétés étrangères qui fondent en Belgique une succursale ou un siège quelconque d'opérations et les personnes préposées à la gestion de l'établissement belge sont soumises à la même responsabilité envers les tiers que si elles géraient une société belge. L'article 2 de la loi du 11 juin 1874 énonce expressément, pour couper court à toute controverse, que les associations d'assurances mutuelles sont représentées en justice par leurs directeurs.

Personne n'ignore qu'il existe en Suisse des compagnies d'assurances maritimes. D'après l'article 34 de la constitution fédérale du 29 mai 1874, les opérations des entreprises d'assurances non instituées par l'Etat sont soumises à la surveillance et à la législation fédérales. Une loi vient d'être promulguée en exécution de cet article (2). « La surveillance de l'exploitation des entreprises privées en matière d'assurance, attribuée à la confédération par l'article 34 § 2 de la constitution fédérale, est exercée par le conseil fédéral. Sont soumises à cette surveillance toutes les entreprises privées en matière d'assurance qui veulent opérer en Suisse... Demeurent réservées les dispositions législatives des cantons re-

(1) « Si, par exemple, on a un capital de fondation émis en actions au porteur pour couvrir les frais de première installation, portant par action un interêt egal aux gains moyens de la société ». Nous empruntons ces renseignements à la note sur les dispositions legislatives qui régissent les sociétés de secours mutuels dans les Pays-Bas, par M. A. J. W. Farncombe Sanders (*La Haye, imprimerie de l'Etat, 1887*). Nous signalons au lecteur, à la page 80 de cet opuscule, une note fort intéressante sur les assurances mutuelles de vaisseaux de mer dans les provinces de Frise et de Groningue. Ces sociétés ne fixent pas de somme au-delà de laquelle elles ne font pas d'assurance sur le même navire ; mais elles limitent leur responsabilité d'après certaines règles énumérées à la page 81 et que nous ne pouvons transcrire ici. Il n'est pas inutile de faire observer que ces societes ont abandonné peu à peu leur caractère purement mutuel : elles font et acceptent des réassurances pour tels navires et telles sommes qu'il paraît utile à la direction (ib., p. 82). Les assures ne peuvent pas delaisser en cas de sinistre. — (2) On en trouvera le texte integral dans le *Moniteur des assurances*, ann. 1885, p. 531.

latives aux entreprises d'assurance cantonales » (art. 1). « Pour pouvoir exercer leur industrie en Suisse, les entreprises privées doivent remplir les conditions ci après: 1. Soumettre au conseil fédéral les documents officiels indiquant les bases fondamentales ainsi que les conditions générales de l'entreprise ; si elles ont déjà fait des opérations d'assurance avant l'entrée en vigueur de la présente loi, elles auront à lui fournir en outre les données nécessaires sur leur situation antérieure dans le sens des art. 5 à 8 (1) ; 2. Doivent en outre être portés à la connaissance du conseil fédéral... de la part des entreprises d'assurance contre l'incendie et la grêle, de transports et autres compagnies contre des avaries subies par des choses : les principes appliqués pour le calcul de la réserve relative aux dommages déjà causés, mais non encore complètement liquidés à la fin de l'exercice, de même que les reports de primes pour assurances non encore échues et pour primes versées à l'avance ; 3. Les entreprises étrangères doivent, en outre : *a* fournir la preuve qu'elles peuvent, à leur siège social, acquérir des droits et contracter des obligations en leur propre nom ; *b* désigner un domicile principal en Suisse et un mandataire général ; de plus, produire une copie de la procuration générale donnée à ce dernier ; 4. Toutes les entreprises d'assurances privées sont tenues d'élire, dans chaque canton où elles opèrent, un domicile juridique auquel elles peuvent être actionnées aussi bien qu'à leur domicile principal en Suisse, pour toutes les actions se fondant sur des contrats d'assurances passés avec des personnes habitant le canton, à moins que le contrat ne détermine comme for le domicile du demandeur... Elles sont tenues de s'acquitter de toutes leurs obligations au domicile de l'assuré, à moins que le contrat ne prévoie comme lieu d'exécution le domicile cantonal de l'entreprise. Les clauses du contrat d'assurance qui dérogeraient à ces dispositions sont nulles ; 5. Les entreprises d'assurance privées doivent fournir au conseil fédéral un cautionnement dont il fixera le montant » (art. 2). « Le conseil fédéral, sur le vu des documents produits et, le cas échéant, d'après les autres renseignements de fait recueillis par lui, prononce sur les demandes d'autorisation d'exploitation qui lui sont soumises. Il est entièrement interdit aux entreprises privées de traiter des affaires d'assurance en Suisse sans avoir obtenu l'autorisation du

(1) Ces données doivent, en particulier, indiquer exactement, pour les entreprises par actions : le nombre et le capital des actions souscrites, le montant des versements effectués sur celles-ci et quelles sont les prescriptions en vigueur concernant la responsabilité ultérieure des actionnaires.

conseil fédéral... » (art. 3). « Toute entreprise d'assurance privée doit présenter chaque année au conseil fédéral, dans le délai de six mois après l'expiration de l'exercice, son compte rendu (1) » (art. 5). « Avec le compte rendu doit être présenté le compte annuel (2) » (art. 6). « En même temps que le compte général annuel, devront être communiquées, d'après le différentes branches d'assurances : 1. Les assurances en cours au commencement et à la fin de l'exercice, pour autant qu'elles proviennent d'affaires conclues en Suisse ; 2. Les primes perçues en Suisse dans le courant de l'exercice ; 3. Les sommes assurées échues en Suisse, dans le courant de l'exercice (3) » (art. 7). « Les entreprises d'assurance et leurs mandataires généraux doivent, en outre, à réquisition, donner d'ultérieures informations au conseil fédéral sur toutes les branches de l'administration et produire leurs livres, contrôles, etc. » (art. 8). « Le conseil fédéral prend en tout temps les décisions qui lui paraissent nécessaires dans l'intérêt général et dans celui des assurés. Dès que la situation d'une entreprise n'offre plus aux assurés la garantie nécessaire et que, dans le délai fixé, l'entreprise n'apporte pas à son organisation ou à sa gestion les modifications réclamées par le conseil fédéral, ce dernier lui interdira de faire de nouvelles opérations. En cas de re-

(1) Lequel contiendra : 1. L'état de l'assurance au commencement de l'exercice,..; 3.Le nombre des sinistres survenus pendant l'exercice ainsi que les sommes payées ou réservées à cet effet ; 4. L'état de l'assurance à la fin de l'exercice (ainsi que l'extension territoriale de l'exploitation de l'assurance) ; 5. Les données concernant la réassurance. — (2) Lequel doit contenir : 1. toutes les recettes et dépenses de l'année, dans lesquelles chaque branche d'assurance... doit figurer separément ; en particulier, doivent être spécifiés : *a*. Le montant des sommes perçues en primes, intérêts et divers; *b*. Le montant des sommes dépensées pour restitution de primes, réassurances, pertes, provisions, frais d'administration et autres ; 2. Le bilan arrêté à la fin de l'exercice, lequel portera en particulier : *a*. Sous la rubrique passif : les réserves pour chaque branche d'assurance... (les rapports de primes doivent être portés distinctement); *b*. Sous la rubrique actif : les immeubles, les placements de capitaux et titres, d'après leurs espèces et leur évaluation ; les frais d'organisation et leur mode d'amortissement, pour autant qu'ils figurent dans l'actif ; ce qui est dû par les agences : à cet égard, il faut distinguer le solde du compte réel, provenant d'encaissement de primes,du montant des provisions qui peut figurer à titre de créance sous la rubrique amortissement. Les bilans des entreprises seront publiés dans la feuille officielle suisse du commerce. Les entreprises d'assurance qui, à teneur de leurs statuts, n'établissent pas de bilan chaque année, peuvent obtenir du conseil fédéral des délais plus espacés pour la présentation du bilan. — (3) De façon à indiquer les résultats obtenus dans chaque canton en particulier.

trait de l'autorisation fédérale ou de renonciation par l'entreprise, le cautionnement ne sera restitué que lorsque l'entreprise prouvera qu'elle a liquidé tous ses engagements en Suisse (1) (art. 9). Le conseil fédéral a le droit de prononcer des amendes de 1,000 fr. au maximum contre les entreprises ou leurs représentants qui contreviendraient aux décisions et ordonnances adoptées par lui (art. 10) (2)... « Le conseil fédéral publie chaque année un rapport détaillé sur la situation des entreprises d'assurance soumises à sa surveillance... » (art. 12) (3).

La loi autrichienne du 29 mars 1873 est ainsi conçue : « Sont abrogées les dispositions de l'ordonnance impériale du 29 novembre 1865 qui refusent aux sociétés d'assurances étrangères le droit de faire des opérations dans l'Empire » (art. 1). « Les règles applicables jusqu'ici à l'admission des sociétés étrangères à l'exercice de leur profession sur le territoire seront dorénavant aussi appliquées aux sociétés d'assurances étrangères, que ce soient des sociétés anonymes, des sociétés en commandite par actions ou des associations d'assurances mutuelles qui voudront faire des opérations dans les royaumes et pays représentés au *Reichsrath*, sous la réserve indiquée dans l'article 3 » (4) (art. 2). « Quand il existe

(1) Et après une publication faite à trois reprises dans le délai de six mois, aux frais de l'entreprise et dans les feuilles que le conseil fédéral désignera. Les intéressés devront annoncer leur opposition au conseil fédéral dans les délais fixés par la publication, et le cautionnement ne sera rendu qu'en l'absence d'oppositions ou lorsque celles-ci auront été liquidées. — (2) L'article 11 contient les sanctions pénales édictées contre les personnes qui exploitent en Suisse sans autorisation et contre les directeurs, mandataires généraux et agents responsables d'une entreprise d'assurance qui, dans les exposés, documents, informations fournis au conseil fédéral, exposeraient faussement ou cacheraient la situation de l'entreprise, et trace la procédure à suivre. — (3) L'art 14 contient des dispositions transitoires. D'après l'art. 15, les lois et ordonnances cantonales en opposition avec la nouvelle loi fédérale sont abrogées à partir de la mise en vigueur de celle-ci. Il est interdit en conséquence aux cantons d'accorder à des entreprises d'assurance privées des concessions d'exploitation sur leur territoire, de prolonger des concessions existantes (mais voir ci-dessus l'art. 1) ou de subordonner l'exploitation de ces entreprises à des conditions particulières, au versement d'un cautionnement ou au paiement de taxes spéciales. Par contre, il est réservé aux cantons d'assujettir les entreprises en question, leur mandataire général et leurs agents aux impôts et contributions ordinaires. — (4) Par conséquent, une société étrangère d'assurances par actions n'est admise à opérer et à agir en Autriche sous son nom social qu'aux conditions suivantes : 1° la société dont il s'agit doit être valablement constituée d'après les lois du pays étranger et y faire réellement et régulièrement ses opérations ; 2° le gouvernement du pays auquel appartient la société doit admettre,

dans un pays étranger des prescriptions légales en vertu desquelles les sociétés d'assurances privées sont exclues en tout ou en partie de la pratique d'une branche d'assurances, les sociétés de ce pays ne sont pas admises à l'exercice de cette branche d'assurances sur le territoire » (art. 3). Il faut combiner cette loi avec l'important arrêté du 18 août 1880 (1).

à charge de réciprocité, les sociétés autrichiennes de la même espèce à l'exercice de leur profession et à la poursuite de leurs droits devant les tribunaux, comme les sociétés de ce pays ; 3° le but de la société ne doit pas être contraire aux intérêts de l'Etat autrichien et les statuts ne doivent pas l'être aux regles de la législation autrichienne assurant la sécurité du commerce ; 4° la société doit s'engager valablement par une delibération prise conformément aux statuts, approuvée en cas de nécessité par le gouvernement du pays de cette société, à se soumettre dans l'exercice de sa profession en Autriche aux lois générales et spécialement à l'ordonnance de 1865. Une décision du gouvernement doit constater que toutes ces conditions ont été remplies. Chaque société étrangère doit constituer, pour les opérations qu'elle fait en Autriche, un ou plusieurs représentants, qui sont encore soumis à l'agrément du gouvernement. V. pour de plus amples détails l'intéressante notice de M. Lyon-Caen, publiée dans l'annuaire de législ. étrang., ann. 1874, p. 193.

(1) D'après cet arrêté (traduit intégralement dans le *Moniteur des assur.* du 15 mai 1886), la création de tout établissement d'assurances est subordonnée à l'autorisation de l'Etat (art. 1). Le capital-actions de toute compagnie d'assurances sera dorénavant fixé de telle sorte qu'au début des opérations il ait versé autant de fois 100.000 florins qu'il y a de branches exploitées (incendie, grêle, accidents, transports — cette dernière branche comprenant les assurances maritimes). Toutefois le capital versé ne peut être inférieur à 300.000 florins, sauf dans des cas particulièrement dignes de considération. Les actions émises doivent être libérées intégralement quand elles sont au porteur ; elles doivent l'être de 30 0/0 de leur montant nominal quand elles sont nominatives, auquel cas le paiement éventuel du solde doit être garanti par des billets ou lettres de change (art. 3). Le projet d'une compagnie d'assurances doit indiquer les branches (vie, incendie, grêle, accidents, transports y compris l'assurance maritime) sur lesquelles s'étendra l'activité de la compagnie ; de plus, il doit énumérer les principes d'après lesquels l'accomplissement des engagements à venir doit être garanti ; il contiendra enfin les conditions générales des polices (art. 6). Les statuts des compagnies d'assurances sont soumis, de même que toutes les modifications à y apporter, à l'approbation de l'Etat (art. 8). Sont de plus soumises à l'approbation de l'Etat les conditions générales des polices d'assurances, ainsi que toutes modifications ultérieures de ces conditions. L'approbation par l'Etat des conditions générales n'aura pas toutefois pour effet d'empêcher les compagnies de conclure exceptionnellement des contrats à des conditions spéciales (art. 9). Les conditions générales des polices contiendront des dispositions sur huit points, qu'énumère l'art. 10. Les compagnies ne peuvent (art. 12), en dehors de leurs opérations d'assurances, traiter d'autres affaires que celles qui ont pour objet le placement des fonds sociaux. Le contrôle de l'Etat sur les insti-

Le code italien traite à part (tit. IX, ch. II, sect. II) de l'association d'assurance mutuelle, mais non des sociétés d'assurances à primes fixes. Les sociétés étrangères d'assurances sont soumises aux mêmes règles que les autres sociétés constituées à l'étranger, c'est-à-dire aux articles 230, 231, 232 de ce code. Loin d'exclure ces sociétés ou d'en gêner le développement, on leur accorde l'hospitalité la plus libérale.

On trouve dans le code russe deux dispositions relatives à la capacité des assureurs (1).

tutions d'assurances porte en principe sur l'observation exacte des prescriptions légales et statutaires, ainsi que sur les circonstances desquelles dépend la sûreté constante de l'accomplissement des engagements futurs de la compagnie. Par conséquent, l'Etat surveillera particulièrement le calcul de la réserve des primes, le placement des capitaux, les comptes des opérations, les bilans et comptes rendus, lesquels devront être aussi exacts, aussi clairs et aussi complets que possible, le tout selon les principes énoncés ci-après (v. art. 25 à 34).

(1) « Tout commerçant de la première guilde (art. 886) peut avoir un comptoir d'assurances dans les limites permises par la loi ». « Les comptoirs particuliers d'assurances (art. 887) et les compagnies d'assurances sont tenus de suivre des règles uniformes dans leurs opérations d'assurance des navires et des marchandises, sans excepter les compagnies qui ont, en outre, leurs statuts particuliers ».

CHAPITRE IV.

OBJET DU CONTRAT.

SECTION I.

DES CHOSES QU'ON PEUT ASSURER.

1347. L'ordonnance de 1681 (l. III. tit. VI, art. 7) disait : « Les assurances pourront être faites sur le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé... ». Le code de 1807 (art. 334) reproduisait la même pensée sous une forme plus prolixe : « L'assurance peut avoir pour objet : le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, les agrès et apparaux, les armements... ». Le même article, modifié par la loi du 12 août 1885, dit plus simplement : « Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires... ». Dès le 7 janvier 1875, cette rédaction était proposée à l'assemblée générale du conseil d'Etat par la section des travaux publics ; elle fut acceptée sans débat par l'une et par l'autre chambre.

Casaregis posait la question suivante (1) : l'assurance doit-elle être réputée faite seulement sur le corps ou bien sur le corps et les marchandises ? et la resolvait ainsi : pour que le corps du navire soit seul assuré, il faut que la rédaction de la police concentre évidemment l'obligation sur le navire même ; mais, si les termes n'en sont pas bien définis, le tout est compris dans l'assurance. Il faudrait écarter aujourd'hui toute présomption semblable. La division des contrats en polices sur corps et polices sur facultés est bien plus tranchée qu'au dix-huitième siècle. Il serait téméraire de supposer que l'assureur a voulu tout garantir.

(1) Disc. CXXVII.

Mais l'assurance d'un *navire* comprend de droit tous ses agrès et accessoires. *Omnia quæ conjuncta navi sunt*, disait la loi romaine, *veluti gubernacula, malum, antennæ, velum, quasi membra navis sunt* (l. 44 ff. *de evictione*) : « En l'absence d'une limitation précise, a dit la cour de Bordeaux le 11 mai 1870 (1), l'assurance porte aussi bien sur les accessoires nécessaires que sur le corps même du bâtiment ; elle s'applique donc au gréement qui est une de ses parties essentielles à défaut desquelles il lui serait impossible de naviguer, et l'expression de navire, employée par la police du... pour désigner la chose assurée, comprend, dans le langage du droit aussi bien que dans le langage usuel, ces accessoires sans lesquels il n'existe point d'ensemble qui constitue le navire » (2).

De même l'assurance d'un vapeur comprend de droit la machine, du moins en France (3).

Mais il est manifestement licite de faire assurer séparément un mât, une ancre, les chaloupes et canots, la machine d'un bateau à vapeur, pourvu que ces assurances ne fassent pas double emploi avec celle du navire.

Les engins de pêche sont-ils compris de droit dans l'assurance sur corps de bâtiments pêcheurs ? Nous ne le pensons pas. Qu'on veuille bien consulter la police spéciale de Paris, pour la pêche d'Islande. Les risques sur objets d'armement sont bien nettement distingués des risques sur corps, soit dans les articles 4 et 5, soit dans la formule finale et, tandis que les agrès sont rattachés au corps, les ustensiles de pêche sont placés à part sous la rubrique spéciale « et sur armement ». En tout cas, les propriétaires de bateaux pêcheurs feront bien de s'expliquer clairement.

(1) D. 71, 2, 18. — (2) L'arrêt conclut que, si le navire vient à être incendié sur rade, les assureurs sont tenus d'accepter le délaissement total, comprenant même la partie des agrès restée à terre et non atteinte par l'incendie. — (3) Em. Cauvet, I, n. 152. Cf. Rouen, 19 nov. 1862, Rec. de M. 63 2, 44. *Junge* (*a contrario*) Marseille, 15 octobre 1868. Rec., de M. 1869, 1, 22. On lit dans la formule finale de la police « française » d'assurance sur corps de navires à vapeur : « Le soussigné assure à... la somme de... portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles, circonstances généralement quelconques, ainsi que sur les machines, chaudières du navire à vapeur... » et plus loin : « La susdite estimation de... se divise comme suit : F. *Valeur agréée des corps, quille, agrès*, etc. » ; plus loin : F. *Valeur agréée des machines et accessoires* » ; plus loin : *Somme égale*. Et enfin : « En cas d'avaries, le règlement sera etabli distinctement sur les corps, quille, agrès, etc. et sur les machines et accessoires ; en cas de délaissement, il aura lieu sur l'ensemble ».

1348. «... Les frais d'armement, les victuailles... », continue l'article 334.

Les frais d'armement, c'est-à-dire les dépenses nécessitées par l'expédition (achat de charbon, avances sur loyers des gens de mer, etc.), sont communément appelés, dans la pratique, *mises dehors*. Les *victuailles*, ce sont plus spécialement, dans cette langue technique, les dépenses faites pour achat de vivres ou de munitions. Mais ce mot est pris souvent dans un sens plus large et s'étend soit à toutes les dépenses faites avant le départ, soit même aux dépenses ultérieures du voyage, autres, bien entendu, que les dépenses engagées extraordinairement, après sinistre, pour fournitures ou réparations faites à la coque ou aux agrès (cf. Aix, 31 janvier 1866. Rec. de M. 1866, 1, 276), celles-ci étant directement couvertes par l'assurance sur corps.

L'assurance des victuailles, que l'armateur joint à celle du navire, est considérée comme une partie de celle du bâtiment si elle est faite dans la même police, par la même disposition et sans qu'on lui assigne un capital séparé (1). D'après les polices de Paris, de Marseille, de Nantes et d'après la police « française » sur corps, les assurances sur corps comprennent *ipse facto* les victuailles et mises dehors. Mais cette règle comporte des exceptions: par exemple la cour d'Aix a jugé le 1^er^ août 1875(2) qu'il ne fallait pas regarder, au cas d'assurance d'un vapeur à temps limité, comme comprises dans la somme assurée sous le nom d'*armement*, les dépenses de victuailles faites pour de nombreux passagers pendant un long voyage, alors que ce voyage ne rentrait pas dans les prévisions des parties au moment du contrat.

Si cette assurance, a dit M. J. V. Cauvet (3), est souscrite d'une manière distincte, elle forme une assurance à part, régie non plus par les clauses des polices qui s'appliquent au corps, mais par des règles ou par des usages qui lui sont propres (4).

L'assurance des victuailles, ajoûte le même auteur, bien que séparée de celle du navire, en est toujours le complément, puisqu'elle comprend les mises hors, autres que celles du capital du corps même du navire et de ses agrès et apparaux. Elle en est, dirons-nous, le complément habituel. L'idée propre de cette assurance est de procurer, pour le cas de perte, une garantie des dépenses effectuées ; une nouvelle assurance peut intervenir au fur et à mesure des nouvelles dépenses. Ainsi, en cas de perte, l'assuré peut être remboursé par ses assureurs de ses mises hors

(1) J. V. Cauvet, I, n. 23. — (2) Rec. de M. 1876, 1, 84. — (3) ib. — (4) Mars. 20 mai 1857. Rec. de M. t. XXXV. 1. 153 Cf. Aix, 31 janvier 1866 (precité).

successives (1). Mais on peut, en outre, très bien concevoir que les frais d'armement et de victuailles aient été avancés par un tiers étranger à la propriété du navire, ayant, par suite, intérêt à se faire couvrir par une assurance pour le cas où la perte du navire le laisserait en présence d'un débiteur ne lui offrant qu'une solvabilité douteuse. C'est à cet « intérêt distinct » que fait allusion la police « française » sur corps (art. 5).

Emérigon ayant fait observer que la diminution journalière des victuailles est compensée par le gain du fret, M. J. V. Cauvet en a conclu (2) qu'il fallait opter entre l'assurance des victuailles et celle du fret. D'accord, s'il était établi que le fret représente purement et simplement les dépenses des victuailles. Mais il n'en est presque jamais ainsi, car autrement le fréteur ferait un métier de dupe. C'est seulement une portion du fret qui représente le coût des victuailles. Il est donc indubitable, et M. J.-V. Cauvet lui-même n'en disconvient pas, qu'on peut assurer à la fois les victuailles et le fret net. Ce qu'on ne pourrait pas, c'est assurer à la fois les victuailles et la totalité du fret brut. Mais, même dans le fret brut, tout l'excédent du fret net ne représente pas nécessairement les victuailles. On peut très bien concevoir, en thèse, qu'un armateur ait fait assurer distinctement : 1° les victuailles; 2° le fret brut, abstraction faite des mises dehors. Celui qui voudrait faire annuler ou réduire ces assurances, en tant que cumulatives, devrait en établir le caractère cumulatif (3).

Quand le navire ne parvient pas au lieu de reste, l'assureur sur les victuailles peut-il se soustraire au remboursement de la somme assurée par ce motif que l'équipage les aurait consommées dans une relâche et qu'elles auraient ainsi « rempli leur fonction naturelle » ? Non, d'après un jugement du tribunal de commerce

(1) « Cette assurance, dans l'usage, ne sort à effet que pour le cas de sinistres majeurs : elle est, suivant le terme usité, franche d'avaries. Pour qu'elle pût s'appliquer à des dépenses extraordinaires de salaires et nourriture en cours de voyage, ce qui formerait, dans une pareille assurance, les avaries utiles à garantir, il faudrait qu'elle s'étendît aux dépenses du voyage entier : restreinte à certaines dépenses effectuées, elle est restreinte aussi à la garantie de la perte de ces dépenses, qui arrive par la ruine de l'expédition » (J. V. Cauvet, I, p. 52). — « On stipule habituellement dans les polices de Marseille que l'assureur des victuailles renonce à tout sauvetage, moyennant une déduction à forfait sur l'indemnité à payer en cas de sinistre » (ib.).— (2) I, n. 34.— (3) Il a été jugé par le tribunal de Marseille (11 octobre 1851. Rec. de M., t. XXX, 1, 257) qu'en cas d'assurance sur victuailles *aller et retour*, l'assurance ne pouvait être réduite de moitié après le voyage d'aller et paiement du fret de ce voyage. *Junge* Bordeaux, 19 novembre 1839, D. 40. 2, 177.

de Marseille du 19 mai 1886 (1), selon lequel les « provisions de bouche sont destinées à faire arriver le navire au lieu de reste en assurant l'alimentation de l'équipage pendant le voyage, et, l'assureur sur vivres garantissant précisément que cette destination sera remplie, il y a perte pour l'assuré lorsque, par fortune de mer, le navire que les vivres devraient conduire au lieu de reste, n'y parvient pas » ? Cette interprétation de la convention, qui semble tout d'abord téméraire, est, au demeurant, assez juridique. Il importe peu, quant au résultat final, que des provisions de bouche aient été enlevées par une lame ou aient été dévorées pendant une relâche occasionnée par une fortune de mer. Il y a là néanmoins une question d'intention qui dominera, le cas échéant, la question de droit pur. Les assureurs ont-ils entendu prendre, en fait, un pareil engagement ? Nous leur conseillons de s'expliquer désormais, s'ils veulent en restreindre la portée.

L'article 5 de la police « française » sur corps (2) est ainsi conçu : « La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire. A défaut de cette justification, les assureurs du navire seront en droit, en cas de délaissement, de réduire sa valeur agréée du montant de toutes assurances faites séparément sur armement, victuailles ou mises dehors, avant ou après l'assurance du navire. Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine peuvent toujours être assurés séparément ». « Que peut être, dit à ce propos M. de Courcy, l'appréciation (résultant de l'évaluation) si, en dehors de l'assureur et à son insu, l'armateur se réserve de conclure des assurances supplémentaires sous les noms mal définis d'avances, d'armement, de victuailles ou de mise dehors ?... Règle générale. Quand vous apprendrez qu'un vieux navire est couvert de cette végétation parasite d'assurances accessoires, tenez pour certain qu'il est *destiné* à ne pas durer un an de plus. Il rencontrera quelque part la tempête qui le fera couler... L'opération est connue dans les ports de mer et cela s'appelle par euphémisme une liquidation. Ces assurances accessoires, en créant un intérêt immoral à la perte, altèrent manifestement l'opinion du risque... ».

1349. On sait quelle est, en droit anglais, la forme de la police

(1) Rec. de M. 1886, 1, 175. — (2) Emprunté aux polices de Paris et de Marseille.

statutaire : « ...ainsi que sur le corps et les agrès, apparaux, appartenances, munitions, embarcations et autres approvisionnements du et dans le navire appelé... ». C'est pourquoi lord Mansfield a dit : « *In a policy on a ship, the insurance is on the body of the ship, tackle and furniture* » (1). Quand on veut restreindre l'assurance au navire pris isolément, on insère en bas ou en marge de la police les mots : *on ship* ou l'on explique dans la clause d'évaluation *(valuation clause*) que, d'après les conventions arrêtées entre les assurés et les assureurs, l'objet de l'assurance est le navire ou telle quotité de parts dans la propriété du navire : de cette façon, les autres expressions de la police-type sont inapplicables à l'objet spécifié (2). Une police ayant trait au navire seul *(on ship alone*) n'est pas présumée s'étendre aux facultés, même quand la propriété du navire et des facultés réside sur la même tête (3). On peut tenir pour constant que les provisions placées à bord du navire, au moment du départ, pour les besoins de l'équipage, sont comprises dans le mot *furniture* et, par conséquent, protégées par la formule imprimée de la police statutaire (4). Le mot *outfit* correspond à la locution française « mise hors ». *Oufit is included in a general insurance on ship*, dit Arnould (5) après lord Ellenborough (6). Cependant, dans les expéditions entreprises pour la pêche de la baleine, les *fishing stores* (munitions et engins de pêche) ne sont pas compris dans l'assurance générale du navire en la forme ordinaire (*body*, *tackle*, *apparel*, etc.). « Aux États-Unis, dit Phillips, les mises hors (*outfits*) pour un voyage de pêche ne se confondent pas avec le navire (7)». Arnould enseigne que l'assurance d'un vapeur est présumée comprendre la machine (8). Elle comprend également la chaloupe (*boat*), d'après les termes mêmes de la police-type. Lord Lyndhurst a jugé que la police sur corps couvrait la chaloupe placée à l'arrière du bâtiment, n'admettant pas même les assureurs à faire la preuve de l'usage contraire (9).

(1) Mot à mot : « dans une police sur un navire, l'assurance comprend le corps, les agrès et les fournitures » (1. T. R. I27 ; Eden *v.* Pole, ib. 132. — (2) Arnould, I. p. 20. Cf. Simonds *v.* Hodgson, 6 Bing. 114.— (3) Marshall, Ins. 328. *Sic* Arnould, ib.— (4) Brough *v.* Whitmore, 4. T. R. 206. — (5) I, p. 21. — (6) Hill *v.* Patten, 8 East 375 ; Forbes *v.* Aspinall, 13 East 323, 325. — (7) V. pour de plus amples détails sur ce point spécial en droit anglo-américain la section VII du chapitre V de l'ouvrage de Phillips, intitulée *Subject of fishing voyage.* — (8) Cf. Oppenheim *v.* Fry. 3 B. and S. 873. — (9) Blackett *v.* Roy, Exch. Ass. Co, 2 C. and S. 250. La question de savoir si, au Massachusetts, la chaloupe placée a la poupe (*slung at the stern davits)* etait aussi protégee par cette assurance a été résolue également en faveur des assurés (Cf. Phillips I, n. 465).

« En cas de police ouverte, dit l'art. 1508 du projet du code civil pour l'État de New-York (1), il faut, pour estimer une perte, se conformer aux règles suivantes : 1° la valeur du navire est sa valeur au commencement du risque, en y comprenant toutes les choses et tous les frais qui ajoutent à sa valeur permanente ou qui sont nécessaires pour la préparation du voyage assuré... ». Signalons l'article 1447 du même projet, d'après lequel « le propriétaire du navire a, dans tous les cas, un intérêt assurable dans ce navire, même si l'affréteur s'est engagé à lui en payer la valeur en cas de perte ».

« L'assurance peut être effectuée sur les bâtiments... », dit l'article 2493 du code civil du Bas-Canada, et l'art. 2533 ajoute : « Dans l'assurance sous une police à découvert, la valeur du bâtiment est réglée par celle qu'il avait au port où a commencé le voyage, y compris tout ce qui a trait à sa valeur permanente *ou est nécessaire pour le mettre en état de faire le voyage* et aussi les frais d'assurance ».

D'après l'article 593 du code hollandais, « l'assurance maritime a spécialement pour objet : le corps et quille du vaisseau, chargé ou vide, armé ou non armé, naviguant ou non sous convoi ; les agrès ou apparaux ; l'armement du navire ; les victuailles et généralement tous les frais faits pour le navire jusqu'au moment de son départ... L'assurance du navire, sans autre désignation, comprend le corps et la quille. les agrès,les apparaux et l'armement». Ce dernier membre de phrase ne se retrouve pas dans l'article 1700 du code portugais.

On lit dans le code espagnol : « Peuvent être l'objet d'une assurance maritime : 1° le corps du navire sur lest ou chargé, dans le port ou en voyage ; 2° les apparaux ; 3° la machine quand le navire est à vapeur (2) ; 4° toutes les munitions et les objets qui constituent l'armement ; 5° les vivres et le combustible... » (art. 743). L'article 745 ajoute : « S'il est énoncé d'une façon générale que la police est faite sur le navire, l'assurance comprend les machines, les apparaux, les munitions et tout ce qui est appartenance du navire. mais non la marchandise, quand elle appartiendrait au même propriétaire ». Les codes de Costa-Rica, du Mexique, du Pérou, de Buenos-Ayres et de l'Uruguay s'expriment à peu près de même (3).

(1) Appliqué en Californie et à Dacota. — (2) D'après l'article 3 de la police de Malaga (V.von John,p.143),« en los seguros sobre casco de vapores,la compania es libre de avaria particular en las maquinas y de los perjuicios que sobrevengan por esplosion de las mismas ». — (3) Code de Costa-Rica. « Pueden ser objeto del seguro maritimo : El casco y quilla de la nave ; Las velas y aparejos ; El armamento ; Las vituallas o viveres... » (art.788). « Espresandose gene-

Au Brésil, lorsque l'assurance est faite sur navire sans aucune autre espèce de désignation, elle comprend tous les agrès, appareaux, outils, munitions, victuailles ou provisions ; mais cette assurance ne s'étend pas au fret ni au chargement, lors même que le navire serait chargé pour le compte du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire du navire (art. 690 c. brésil.).

Les codes du Chili, du Honduras, du Salvador, de Guatemala disent : « L'assurance maritime a pour objet : 1° le corps et la quille du navire, armé ou désarmé, avec ou sans chargement, mouillé dans le port où il est immatriculé ou dans le port d'armement, naviguant seul ou de conserve avec d'autres formant convoi ; 2° les agrès ; 3° l'armement ; 4° les victuailles... » (art. 1217 c. ch., 1214 c. H., 1134 c. S., 1090 c. G.). « L'assurance spéciale du navire ou du chargement ne comprend que l'objet spécifié dans la police quand même les deux choses appartiendraient au même armateur. L'assurance du corps et de la quille embrasse les agrès, l'armement, les victuailles et tous les accessoires, sauf stipulation contraire... » (art. 1219 c. ch., 1216 c. H., 1136 c. S., 1092 c. G.).

Les codes de la Turquie (art. 178) et de l'Egypte (art. 176) se bornent à dire que l'assurance peut avoir pour objet : 1° le corps et quille du navire, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné ; 2° les agrès et les apparaux ; 3° les armements ; 4° les victuailles...

L'assurance, répète la loi belge du 21 août 1879 (art. 168), peut avoir pour objet : le corps et la quille du navire ; les agrès et apparaux ; les armements et victuailles..., les sommes employées aux

ricamente que se asegura la nave,se entienden comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas a ella,pero no su cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero, como no se haga espresa mencion de la carga en el contrato ». Ces textes sont reproduits litteralement par le code péruvien (art. 869 et 871). Le code mexicain dit : « Pueden ser objeto del seguro el casco y quilla de la nave, sus velas y aparejos, provisiones y armamento, viveres... » (art. 644). « Cuando genericamente se celebra por la nave, debre abrazar cuanto la pertenece, menos el cargamento, si no se expresa, aunque sea del naviero » (art. 646). Art. 1319 du code argentin, 1329 du code de l'Uruguay : « El seguro maritimo puede tener especialmente por objeto ; 1° El casco y quilla del buque, cargado o descargado, armado o desarmado, navegando solo o acompanado ; 2° Las velas y aparejos ; 3° El armamento ; 4° Las provisiones y en general todo lo que ha costado el buque, hasta el momento de su salida... El seguro del buque sin otra designacion comprende y casco y quilla, las velas, aparejo, armamento y provisiones, pero no la carga, aun cuando pertenezca al mismo armador, a no ser que se haga expresa mencion en el contrato ».

besoins du navire et à l'expédition des marchandises avant et pendant le voyage... » (1).

L'article 783 du code allemand débute en ces termes : « Peuvent être assurés notamment : le navire... ». Il va de soi, disent MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz, que les agrès, apparaux et victuailles peuvent être assurés à part ; mais ordinairement l'assurance du navire les comprend (2) (*Junge* ci-dessous, n. 1351).

Le code suédois se borne à dire (art. 187) : « Sont susceptibles d'être assurés : le navire, ses agrès et apparaux... ». « Les assurances maritimes ont pour objet, dit le code russe (3) : 1° le navire ou bâtiment, chargé ou non chargé, équipé ou non équipé, escorté ou sans escorte ; 2° les dépendances du navire comme son gréement, les vivres, etc... ». L'assurance peut avoir pour objet, répète le code finlandais (art. 172), « spécialement le navire, ses agrès et apparaux, les munitions et autres accessoires... ».

L'article 606 du code italien débute en ces termes : « L'assicurazione puo avere per oggetto : 1° la nave, a vapore o a vela, vuota o carica, armata o non armata, sola o accompagnata ; 2° le macchine, gli attrezzi, il corredo, l'armamento, la dotazione e le vettovaglie... ». On trouve cette formule dans les polices de Gênes : « sopra corpo ed attrezzi, armamento, provviste e colonna di bastimenti ». La police de Trieste contient une disposition tout-à-fait semblable à celle de l'article 5 de la police « française » sur corps (v. ci-dessus, n. 1348) (4).

Un certain nombre de codes étrangers énoncent que le navire peut être assuré pour toute la valeur du corps et de la quille (5).

(1) On lit à ce sujet dans le rapport fait à la chambre des représentants : « Ces dernières assurances, quand il s'agit de créances non privilégiées sur le navire ou sur les marchandises, ne sont guère conformes aux principes généraux. Hors le cas de privilège, le créancier qui a avancé des sommes pour les besoins du navire ou de l'expédition des marchandises n'a aucun droit spécial sur ce navire et sur ces marchandises, dont d'autres créances privilegiées peuvent même absorber la valeur, de telle sorte que, même en l'absence de sinistre, le créancier en question ne pourrait élever aucune prétention sur ces objets et ne devrait point, par conséquent, être admis à se faire garantir contre les suites d'un évenement qui ne peut lui causer aucun préjudice. Des raisons d'utilité amènent cependant le projet à consacrer cette dérogation aux règles générales. Les assurances qu'il consacre sont d'un usage universellement admis et tellement indispensable au commerce maritime qu'elles continueraient à être admises en pratique, alors que la loi ne les sanctionnerait pas ». — (2) « Cependant il est d'usage à Hambourg d'assurer separément la machine des bateaux à vapeur » (Em. Cauvet, I, n. 152). — (3) Art. 888 (trad. A. de St-Joseph). — (4) Polizza della societa Lloyd germanico, di Berlino (art. 3). — (5) V. par ex. l'art. 1220 du code chilien, l'art. 1343 du code argentin.

Cette disposition, inutile en apparence, s'explique par l'étude des anciens textes. Les anciennes ordonnances de Barcelone défendent aux citoyens de faire assurer au-delà des sept huitièmes, aux étrangers de faire assurer au-delà des trois quarts dans leur intérêt. L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 18 et 19, ne permettait d'assurer que les neuf dixièmes des dommages (1), afin de laisser à l'assuré un intérêt d'un dixième à la conservation des choses. Le pacte d'assurer le total prévalut d'abord en Italie (2), et plus tard dans presque toutes les législations maritimes. Cependant on lit encore dans les codes de Costa-Rica (art. 794) et du Mexique (art. 649) qu'il n'est pas permis d'assurer les navires pour plus des quatre cinquièmes de leur valeur, déduction faite préalablement des sommes empruntées à la grosse. Au Pérou, on ne peut assurer que les trois quarts sous la même déduction (art. 873 c. péruv.) (3). D'après le code espagnol de 1885 (art. 751), l'assurance d'un navire est censée ne couvrir que les quatre cinquièmes de sa valeur ; mais la convention contraire est réservée.

1350. « Toute personne intéressée peut faire assurer... les loyers des gens de mer... », poursuit l'article 334. Ainsi l'a décidé la loi du 12 août 1885.

L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 15, défendait, au contraire, aux gens de mer de faire assurer leurs loyers. Les anciens auteurs tentaient de justifier cette prohibition par deux motifs. D'abord le salaire « ne forme pas un objet physique qui soit dans le navire », mais « une créance conditionnelle..., un profit et une récompense » (4). Ensuite on craignait que les gens de mer, étant assurés de leurs loyers, ne fussent moins attentifs à la conservation du navire (5).

(1) Emérigon et Valin étaient d'ailleurs en désaccord sur la portée de la prohibition écrite dans l'art. 19 (V. Emérigon, ch. VIII, sect. VII). — (2) Roccus, *not.* 81 ; Casaregis, disc. I. — (3) Le code danois de 1683, I. IV, ch. VI, art. 6, annule le contrat « quand toutes les assurances ensemble dépassent les neuf dixièmes de la valeur du navire et des marchandises assurées ». Mais voir les polices de Copenhague, sur facultés et sur corps, dans la collection de V. von John, p. 126 et s. — Les sociétés d'assurances mutuelles hollandaises de vaisseaux de mer contre les risques de mer et d'incendie dont parle M. Farncombe Sanders (la Haye, 1878) reposent sur cette base : « Dans l'assurance contre perte totale, on ne peut assurer que les 5/6 de la valeur taxée, soit chez la société, soit ailleurs, et dans l'assurance contre tous risques que les 7/8 » (toutefois les proportions varient avec les compagnies). « L'intérêt provenant d'un prêt à la grosse peut être assuré en entier » (note précitee, p. 81). — (4) Emérigon, ch. VIII, sect. IX. — (5) Stypmannus, pars IV, tit. VIII, n. 281 ; Pothier, n. 39 ; Emérigon, *loc. cit.*

Le code de 1807 se contenta de ces motifs et maintint la prohibition. Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les loyers des gens de mer, disait l'ancien article 347.

La commission de révision instituée en 1865 proposa d'autoriser les gens de mer à faire assurer leurs loyers. Cette proposition fut appuyée par le gouvernement de la troisième république.

« Il est sans difficulté, lit-on dans le rapport de M. Griolet au conseil d'Etat, que l'armateur qui, désormais, aura à payer les loyers échus des gens de mer, même en cas de naufrage, puisse comprendre cette dépense au nombre de celles qu'il assure. Mais devait-on autoriser les gens de mer eux-mêmes à assurer leurs loyers? Bien que la législation anglaise et la législation allemande aient maintenu à leur égard la prohibition de l'ancien droit maritime, la section (des travaux publics) a pensé qu'il n'y avait aucun intérêt sérieux à ne pas lui accorder cette faculté qui a été d'ailleurs instamment demandée en leur faveur par les ministres de la marine et du commerce. Les raisons qui pourraient déterminer à refuser aux gens de mer le droit d'assurer leurs loyers sont exactement celles qu'on a écartées pour leur laisser le droit aux loyers échus en cas de naufrage. On sait d'ailleurs combien il importerait de provoquer chez les gens de mer l'esprit de prévoyance que l'usage des assurances contribue à développer ».

M. Grivart développa les mêmes idées dans son rapport au sénat (11 décembre 1876) : « Les considérations qui nous ont paru décisives pour opérer une modification de l'art. 258 ont à peu près la même force quand il s'agit de la prohibition d'assurance des loyers. Nous ne croyons pas qu'il y ait de danger sérieux à permettre aux gens de mer de couvrir par une assurance la totalité des salaires du voyage pour lequel ils sont engagés. S'ils échappent de cette manière aux cas fortuits, ils seront toujours responsables de leurs fautes, d'autant plus sûrement que l'indemnité d'assurance, ne puisant pas son origine dans le contrat d'engagement, ne participera d'aucune manière au privilège d'insaisissabilité des loyers. La condition des matelots assurés sera semblable à celle des marins employés au service de l'Etat, qui, dans les circonstances de mer périlleuses, ne montrent pas moins d'attachement au devoir et d'intrépidité parce que leurs moyens d'existence et ceux de leurs familles ne dépendent pas du salut du navire. Loin de redouter les effets de l'assurance en ce qui concerne les marins, nous faisons des vœux pour qu'ils s'habituent à en user largement. Nos populations maritimes... sont fortes, courageuses, accessibles à tous les sentiments généreux. Ce qui leur manque.., c'est l'esprit de prévoyance ; tâchons de le faire naître et de le développer... ».

On retrouve une série de considérations analogues dans le rapport de M. Peulevey à la chambre des députés (10 juin 1882). Cette partie du projet fut, d'ailleurs, unanimement approuvée dans l'une et dans l'autre chambre.

Toutefois, peu avant que le projet fût converti en loi, M. de Valroger (III, n. 1518), critiquait encore cette solution : « L'assurance des loyers, écrivait-il, ne devrait être admise qu'au profit des marins engagés au profit ou au fret. et pour les services rendus jusqu'au jour du naufrage. Admettre l'assurance des loyers sans faire cette distinction me paraît un abus et un danger ». M. V. Jacobs, dans son *Etude sur les assurances maritimes* (Bruxelles, 1885), professait une opinion toute différente (1), et son opinion a été consacrée implicitement, mais nettement, par le congrès international d'Anvers (*solut.* 26).

Mais, nonobstant cette résolution, l'assurance des loyers ne pénètrera pas facilement dans notre pratique commerciale. « Je déclare, écrivait M. de Courcy en 1879 (2), que jamais je ne consentirai à garantir à des matelots leur salaire de deux ans ni d'un an. Et non seulement je n'y consentirai pas : je refuserais d'assurer les navires dont les équipages seraient si prudents. Prudent moi-même, je craindrais les suggestions de l'intérêt. Si le navire éprouvait une voie d'eau, je n'aurais pas confiance que les matelots se fatigueraient longtemps à pomper » (3).

Il n'était pas douteux, même avant la promulgation de la loi du 12 août 1885, que le propriétaire du navire pût faire assurer les loyers des matelots envisagés comme une charge de l'armement. Ainsi, lit-on dans le rapport de M. Grivart, les avances, qui ne sont jamais sujettes à restitution, faisaient valablement l'objet d'une assurance (4). Aujourd'hui ce même propriétaire, qui figure au nombre des « personnes intéressées » peut sans nul doute faire

(1) « Il y a encore moins de raison d'interdire l'assurance des loyers des gens de mer ; leur créance est si respectable que la loi lui accorde un privilège sur ce qui restera du navire et du fret ; pourquoi leur refuser le moyen de se procurer une garantie de plus, celle de l'assureur ? Ils pourraient, avant le départ, demander une caution à l'armateur ; l'assureur d'une créance n'est pas autre chose » (p. 9 et 10). — (2) Quest. II, p. 396. — (3) Le même publiciste ajoute : « Le résultat pratique de la loi nouvelle sera que les armateurs devront comprendre dans leur fonds de roulement ou leurs dépenses d'armement la responsabilité des loyers échus en se protégeant, si bon leur semble, par l'assurance du navire ou celle du fret, comme cela se fait en Angleterre. On ne verra pas plus qu'on ne voit en Angleterre d'assurances spéciales sur loyers soit au nom des armateurs, soit moins encore aux noms des gens de mer ». — (4) *Sic* Bernard sur Emérigon, p. 349; Em. Cauvet, I, n. 275.

assurer non-seulement les avances non restituables, mais les salaires payables en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité conformément au nouvel article 258 (cf. notre t. V, n. 1270 s.). Ce nouvel article a interverti les positions en mettant les salaires de l'équipage à la charge de l'armement, alors même que le navire aura péri ou n'aura pu atteindre le port de destination (1).

Il est d'ailleurs évident que, si les loyers des gens de mer sont insaisissables (ord. 1er août 1745 et décr. 4 mars 1852), la somme assurée pour ces loyers ne participe pas de leur insaisissabilité. « C'est, en effet, un principe applicable à toutes les assurances que les sommes assurées ne sont pas, par une sorte de subrogation, substituées aux objets assurés pour être soumises aux mêmes privilèges et à la même condition légale ».

1351. En Angleterre, on distingue, à cet égard, entre le capitaine et les autres membres de l'équipage : seul, le capitaine peut faire assurer ses loyers (2). C'est que, jusqu'en 1854, le capitaine n'avait pour le recouvrement de ses gages qu'une action personnelle, le navire et le fret ne lui étant pas affectés comme au reste de l'équipage. Mais, depuis qu'il est investi des mêmes droits, ne fallait-il pas ou lui dénier le droit qu'on refusait à l'équipage ou permettre l'assurance à tous les gens de mer ? Maclachlan, dans ses notes sur Arnould, embrasse ce dernier avis (3). Mais, quoique la question puisse être débattue depuis le *merchant shipping act* de 1854, telle n'est pas la tendance de l'opinion commune (4).

Aux Etats-Unis, les matelots ne peuvent pas non plus faire assurer leurs gages, tandis que le capitaine peut faire assurer les siens. Phillips remarque (I, n. 212) que les gages du second ne sont pas susceptibles d'être assurés, quoique cet officier puisse faire

(1) « Mais il est à remarquer, dit M. L. Morel (*Rev. crit.*, 1886, p. 657), que l'armateur n'aura pas à payer la totalité des loyers ; qu'il devra seulement la portion qui s'en trouvera échue au moment de la perte du navire ; de telle façon que le matelot demeurera toujours exposé à perdre plus ou moins de ses salaires et l'armateur à en payer plus ou moins, suivant qu'au moment du sinistre le navire aura été plus ou moins avancé dans le trajet qu'il avait à faire pour atteindre le port ». L'assurance des loyers devait donc être permise aux matelots comme à l'armateur. — (2) The master is an exception : may he insure his wages, his personal effects on board, his commissions and his share of the ship and cargo (Arnould I ,p. 45). — (3) I think the right of seamen to insure their wages and effects and the encouragement of the practice by facilities being offered them for so doing, would improve the character and habits of seafaring men and would increase the security of the lives and property placed in their power. — (4) There is a notion in the profession, dit Arnould, that these wages are not insurable.

assurer (1) les effets achetés avec l'argent qui provient de ses gages.

Le code civil du Bas-Canada énonce formellement (art. 2493) que l'assurance ne peut avoir lieu sur les salaires des matelots.

L'article 599 du code hollandais débute ainsi : « le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet : 1° les loyers ou gages des gens de l'équipage ; 2° la prime allouée au capitaine, dite aussi *chapeau*... » L'article 1705 du code portugais s'exprime dans les mêmes termes.

En droit espagnol, le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les salaires de l'équipage (art. 781 § 3 c. esp.). De même à Costa-Rica (art. 825 cod. cost. riq.), au Mexique (art. 674 c. mex.), au Pérou (art. 911 c. péruv.), à Buenos-Ayres (art. 1330 c. arg.), dans la république de l'Uruguay (art. 1340 c. urug.). au Chili (art. 1218 c. chil.), au Honduras (art. 1215 c. hond.), à Guatemala (art. 1091 c. guat.), au Salvador (art. 1135 c. salv.).

D'après l'article 686 du code brésilien, l'assurance ne peut être faite sur les loyers à courir des hommes de l'équipage.

Le code turc (art. 192) et le code égyptien (art. 190) déclarent nul le contrat d'assurance ayant pour objet les loyers des gens de mer.

« L'assurance peut avoir pour objet... le loyer des gens de mer », dit l'article 168 de la loi belge du 21 août 1879.

L'article 784 du code allemand est ainsi conçu : « La créance des loyers du capitaine et des gens de l'équipage ne peut pas être assurée». Il ne s'agit là que de l'assurance conclue par les gens de l'équipage et par le capitaine : l'armateur peut faire assurer les loyers, aux termes de l'article 800 (2). On a refusé, dans les conférences de Hambourg, d'admettre la règle de l'art. 784 pour les personnes exerçant des fonctions sur le navire, mais qui ne sont pas comprises dans l'équipage. Conformément aux explications données dans les mêmes conférences, l'art. 784, ne parlant que des loyers, est étranger à la part du profit et du fret à laquelle les gens de mer peuvent avoir droit.

D'après les anciens principes du droit danois, il est interdit à qui que soit d'engager les gages et les salaires des matelots (code de Chrétien V, l. IV, ch. VI, art. 5). Cette prohibition est levée,

(1) Comme les autres gens de mer d'ailleurs. — (2) Ainsi conçu : « Les frais d'armement, les loyers des gens de mer et les frais d'assurance peuvent être assurés en même temps que le navire ou separement, en tant qu'ils ne se trouvent pas déjà assurés par l'assurance du fret brut. Ces dépenses ne sont comprises dans l'assurance du navire qu'en vertu d'une stipulation formelle ».

paraît-il (v. la *Revue de droit internat.*, ann. 1882, p. 528), par le projet de code maritime danois. On lit dans le code suédois (art. 188) : « L'assurance ne peut pas être prise : 1° par le capitaine d'un navire pour ses gages ou les dédits qu'il peut avoir à payer ; mais il peut faire assurer les marchandises chargées pour son propre compte... » (1). Toutefois les articles 196 et 199 énoncent qu'on peut, par une convention formelle, joindre au montant de la valeur du navire « les frais d'armement, *les loyers de l'équipage* et les frais d'assurance », pourvu que ces dernières sommes n'aient pas été comprises antérieurement dans une assurance du fret brut. Le fret peut être assuré, de même, pour le montant brut de sa valeur, « pourvu que les frais d'armement, d'assurance et *les loyers de l'équipage* n'aient pas été assurés séparément... ». De même en droit finlandais (2).

En droit italien, « l'assurance est nulle si elle a pour objet les loyers des gens de mer » (art. 607 du code ital.).

1352. « Toute personne intéressée peut faire assurer... le fret net... », poursuit l'article 334. Ainsi l'a décidé la loi du 12 août 1885.

L'ordonnance de 1681, l. III, tit, VI, art. 15, défendait, au contraire, aux propriétaires du navire et aux maîtres de faire assurer le fret à faire de leurs bâtiments. L'ordonnance s'était bornée à confirmer un usage attesté par le *Guidon de la mer*, et que Cleirac justifiait ainsi : « Le fret, assez privilégié d'ailleurs, ne peut être assuré. *Quia duæ specialitates non possunt concurrere circa idem.* Et d'abondant, pour rendre le maître plus soigneux de la conservation du navire et de la marchandise qu'il pourrait négliger s'il était assuré : *ne detur occasio ad delinquendum* ». La première de ces raisons ne paraît pas légale, remarque Emérigon (ch. VIII, sect. VIII § 2), car rien n'empêche de multiplier les sûretés pour le même objet ; la seconde est bonne : mais voici la véritable : le fret à faire est un profit incertain. Il sera le prix de la navigation heureuse et le fruit civil du navire. Il ne l'est pas encore. Il ne peut donc devenir une matière d'assurance.

Cependant une déclaration royale du 17 août 1779 vint dire (art. 6) : « Le *fret acquis* pourra être assuré... ». Cette innovation

(1) L'art. 888 (anc. num.) du code russe énumère les principaux objets de l'assurance maritime : les loyers des matelots ne sont pas compris dans cette énumération. — (2) « Il est défendu, dit l'article 173 du code finlandais, de faire assurer : les gages et le chapeau du capitaine et les loyers de l'equipage autrement que ne le permettent les articles 184 et 185... ». Les articles 184 et 185 correspondent aux articles 196 et 197 du code suédois.

bouleversa les idées reçues, et les jurisconsultes s'évertuèrent à en déterminer l'exacte portée. Il ne s'agit pas là, remarquait Emérigon, des marchandises achetées par le capitaine ou par tout autre au moyen du fret acquis, puisque le fret une fois payé devient de l'argent dont le capitaine peut disposer. Il est encore évident, remarquaient Valin, Pothier, Emérigon, que le fret acquis, c'est-à-dire payé à tout événement, ne peut pas être matière d'assurance de la part du propriétaire du navire, puisque celui-ci ne court aucun risque par rapport à ce fret. Mais on s'accordait à reconnaître que le passager ou le chargeur, après avoir payé ou promis de payer le fret à tout événement, pouvaient le faire assurer, parce que ce fret, définitivement acquis à l'armateur, est une dépense qu'ils risquent de perdre si, par fortune de mer, le navire n'arrive pas au lieu destiné. Un négociant de Marseille ayant proposé d'entendre encore par *fret acquis* « tout fret qu'on aurait été en droit d'exiger dans le lieu de la relâche », Emérigon finit par adopter, non sans répugnance, cette interprétation.

Le législateur de 1807 déclara nul le contrat d'assurance, s'il avait pour objet « le fret des marchandises existant à bord du navire ».

Dès le dix-huitième siècle, la pratique avait réagi contre la loi. Certains négociants avaient cru entrevoir dans la déclaration de 1779 une permission indéfinie d'assurer le fret à faire. J'ai vu, disait Emérigon (ch. VIII, sect. VIII, § 4), des polices dressées en août 1782, par lesquelles on s'est « fait assurer. de sortie des Isles Françoises jusqu'à Marseille, le fret à faire par un tel Vaisseau, les Assureurs y consentant, et renonçant, en tant que besoin seroit, et de pacte exprès, à la disposition de l'Ordonnance ». On sent, poursuivait l'illustre jurisconsulte, combien ce système est opposé à la nature du contrat d'assurance : l'ordonnance de la marine l'a prohibé ; la déclaration de 1779 ne l'autorise pas : d'où il suit que ces polices sont nulles et doivent être cassées.

Mais le commerce maritime, après comme avant le code, résista de toutes les manières à l'injonction du législateur.

D'abord on feignit de ne pas apercevoir que le code avait employé des expressions on ne peut plus générales (au lieu de « fret à faire », il avait dit : « le fret des marchandises existant à bord »), et l'on interpréta ces expressions dans le sens le plus restrictif. Non seulement il fut entendu, comme avant 1807, que l'affréteur ou le chargeur pouvait se faire garantir par un pacte spécial contre les pertes auxquelles il était exposé par fortune de mer, soit qu'il fût obligé de payer en pure perte pour avoir promis le fret à tout événement, soit que la marchandise gravement avariée ne valût plus les frais de transport néanmoins dus en entier par appli-

cation de l'article 310, soit qu'il y eût lieu de payer un fret d'aller en vertu de l'article 299, la marchandise étant ramenée cependant à son point de départ, etc., mais encore une imposante jurisprudence valida, en faveur des affréteurs,l'assurance des avances sur le fret (1). Bien plus, notre cour de cassation valida, au rapport de M. Rau (2), la combinaison suivante : le capitaine se fait avancer par l'affréteur tout ou partie du fret en stipulant que le fret lui sera acquis à tout événement et s'engage, en retour, envers l'affréteur, qui peut se faire assurer contre la perte du fret, à payer le coût de l'assurance ; de cette façon, soit que l'affréteur se fasse assurer, soit qu'il reste *son propre assureur*, le capitaine obtient par une voie détournée, le bénéfice de l'assurance, puisqu'il met, en acquittant la prime, son fret à l'abri d'un recours (3).

La cour suprême avait soin d'ajouter (même arrêt) : « Ce que la loi interdit au capitaine ou au fréteur, c'est *uniquement* d'assurer le fret à faire ». En effet, comme si la déclaration de 1779 avait été toujours en vigueur, la doctrine et la jurisprudence admettaient qu'on pût assurer le fret acquis ; mais on ne s'entendait pas mieux que sous l'ancien régime sur le sens des mots « fret acquis » (4).

Enfin on avait inventé les « polices d'honneur » qui, dépourvues de force légale, puisaient toute leur efficacité dans la bonne foi des contractants. Toutes les fois que les assureurs se sont soustraits à l'exécution de tels engagements, ils ont naturellement obtenu gain de cause. « Le tribunal, disaient en pareil cas les juges consulaires de Marseille (27 novembre 1835), ne peut que renvoyer les assureurs *devant leur conscience ;* mais ses pouvoirs pour prononcer une condamnation tombent devant l'article 347 ».

(1) V. notamment sur la validité de ces avances un intéressant jugement du tribunal de commerce du Havre du 8 novembre 1882. Rec. du H. 1883, I, 8. Cf. Anvers, 25 fevrier 1871. Rec. d'A. 71, I, 221. — (2) Req. 22 avril 1872. D. 73, I, 182. — (3) *Sic* Nantes, 13 mai 1868. Rec. de N. 68, I, 535 ; Aix 21 mai 1869. D. 69, 2, 124; Anvers, 14 avril 1871. Rec. d'A. 71, I, 121. — (4) Exemple. Le navire est devenu innavigable au cours du voyage.Quand le capitaine ne peut trouver un autre navire, il a droit à un fret proportionnel (art. 296). S'il trouve un autre navire, il pourra gagner son fret entier ; mais, si les marchandises périssent à bord du second navire, il perdra tout son fret, même le fret proportionnel qu'il eût pu exiger si le voyage s'etait terminé dans le port de relâche. Malgré la généralité des termes employés par l'article 347, M. Em. Cauvet (II, n. 220) opinait, en pareil cas, pour la validité de l'assurance : si la loi prohibe l'assurance du fret, pensait-il, c'est parce qu'elle se defie du capitaine qui, ayant assuré son fret, n'a plus d'interêt à sauver les marchandises et que ce danger ne se presente pas lorsque le capitaine qui a fait assurer son fret *n'a plus les marchandises à son bord.*

Les compagnies d'assurances avaient d'ailleurs un intérêt palpable à tenir leur parole, puisqu'autrement les polices d'honneur fussent tombées en désuétude, et la tenaient presque toujours. Toutefois ces compagnies ont souvent connu de mauvais jours : or le devoir des liquidateurs judiciaires et des syndics était tracé ; il ne leur était pas permis d'admettre des créances dont la nullité était prononcée par la loi. Il y avait donc, pour les armateurs, un inconvénient manifeste à se mettre en dehors de la loi.

Nul n'a mieux que M. de Courcy dénoncé ce conflit de la pratique et de la loi (1). « Cet article fossile (l'ancien art. 347) est un article de musée, s'écriait-il : il disparaîtrait du code sans que personne au monde s'en aperçût, hormis les commentateurs ». L'éloquent publiciste se plaisait à rappeler que « les assurances d'honneur, comme tous les contrats, peuvent donner lieu à des litiges. Le cas est prévu par la convention. On constitue un tribunal arbitral. Qui le compose ? Des jurisconsultes, des avocats inscrits au tableau, des arbitres rapporteurs du tribunal de commerce, en un mot des légistes. Jamais aucun d'eux ne s'est récusé ni n'a été blâmé ». Bien plus, « les courtiers d'assurances ont des chambres disciplinaires, ils sont sous la surveillance du parquet, ils sont réprimandables et destituables. Ils ne refusent pas leur ministère aux assurances d'honneur, mêlées, sur leur registres, à toutes les autres assurances. Ces registres sont à la constante disposition des préposés du fisc qui, par parenthèse, trouvent bon de percevoir des droits de timbre et d'enregistrement sur les polices d'honneur. Jamais une réprimande ni un avis du Parquet, les rappelant au respect de la loi violée ». Il importait de mettre un terme à cette situation fausse.

La commission de révision instituée en 1865, la commission chargée en 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande demandèrent que l'assurance du fret fût désormais autorisée. M. Griolet n'eut pas de peine à démontrer, dans son rapport au conseil d'Etat, que cette partie de notre législation maritime était une cause d'infériorité réelle pour notre marine marchande. Il a d'ailleurs, prenant Emérigon corps à corps, porté le coup suprême à l'ancienne doctrine : « Le fret des marchandises chargées sur le navire est-il une chose incertaine, imaginaire, telle que seraient les bénéfices espérés du commerçant qui n'a encore fait aucune opération ou les frets que compterait gagner un

(1) V. surtout dans la troisième série des *Questions de dr. marit.* la dissertation intitulée « Le vrai caractère de l'article 347 ». — (2) Il ne faut pas oublier que, comme l'assuré lui-même n'est pas légalement engagé, les assureurs tenaient naturellement à exiger une part plus forte.

armateur qui n'aurait encore trouvé aucune cargaison à charger sur son navire? Le fret de la marchandise chargée est au contraire un profit déjà complètement *gagné*, sauf les événements de mer, contre lesquels l'assurance doit précisément prémunir l'armateur. C'est d'abord un gain préparé par une opération sérieuse, par l'armement et par l'affrètement du navire. C'est avec raison que M. Challan, dans son discours au corps législatif, l'appelait le *fruit* du navire. Mais comment, lorsqu'on définissait ainsi le fret, n'a-t-on pas compris que le *fruit* d'un bien, pourvu que sa production ait été provoquée par les soins nécessaires, devient une chose assez certaine, quoique future, pour pouvoir être l'objet d'une assurance contre les accidents qui pourront l'empêcher de naître ou l'anéantir ? A t-on jamais, en effet, contesté la légalité de l'assurance des récoltes contre la grêle et d'autres fléaux ? Mais le fret du navire présente encore à un plus haut degré les caractères d'une existence réelle en ce que le montant en est déterminé par le contrat d'affrètement. C'est une créance née et actuelle, bien que l'exigibilité en soit subordonnée à la condition que le navire arrivera à bon port. On objecterait vainement qu'elle n'est pas d'un recouvrement absolument certain, d'abord parce que cette créance est garantie par un privilège qui ne permet guère de supposer que l'armateur puisse jamais avoir à souffrir de l'insolvabilité du chargeur, en second lieu parce que l'incertitude du recouvrement n'empêche pas qu'on doive considérer une créance comme une chose actuellement existante et pouvant être l'objet de différents contrats. Si donc on étudie avec soin la nature du fret, on reconnaîtra qu'il constitue une chose certaine, bien déterminée, dont l'existence est seulement subordonnée aux événements de mer. Or ce dernier caractère appartient nécessairement à toutes les choses qui peuvent être l'objet d'une assurance maritime ». Ce raisonnement est irréfutable et personne n'a tenté de le réfuter dans la suite des travaux préparatoires.

1353. Aux mots « peut faire assurer le fret » qui subsistèrent pendant dix ans dans les différentes rédactions du projet, le sénat substitua, le 9 juillet 1885, ces autres mots : « peut faire assurer le fret net ».

Bien avant l'année 1885, l'article 22 de la police française sur corps portait que les assurés « s'interdisent expressément... les assurances sur fret excédant soixante pour cent du fret à justifier ». L'article ajoutait et ajoute encore que toute assurance au-delà de ce maximum autorisé réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée *sur le navire*. M. de Courcy disait à ce propos (1) : « C'est une petite codification anticipée de l'assurance

(1) Quest. III, p. 156.

sur fret. Ces engagements d'honneur étaient tellement dans les mœurs commerciales que les rédacteurs de la police française ne songeaient pas à en proscrire l'usage. Ils s'attachaient seulement à en combattre les abus. Ils estimaient que le maximum en risque du fret ou le fret net n'est pas supérieur à soixante pour cent du fret brut. Implicitement, ils permettaient de faire assurer ce maximum... Ces dispositions ont été considérées comme très sages par les armateurs honnêtes. Aucun d'eux ne demande de faire assurer plus de soixante pour cent du fret brut... L'article a eu un plein succès ».

L'article 22 de la police française sur corps contient, depuis le 1er janvier 1886, un nouveau paragraphe ainsi conçu : « L'assurance du fret net, autorisée par la loi du 12 août 1885, est réputée à l'égard des assureurs du navire, ne pouvoir excéder la proportion de 60 0/0 du fret brut à justifier ».

Le fret net, en effet, représente exclusivement le bénéfice que tire le fréteur comme transporteur du transport, comme bailleur du louage. Le fret brut représente, en outre, un certain nombre de dépenses : les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors. Mais voici que, dans la pratique française des assurances sur corps, la valeur agréée du navire comprend communément ces accessoires (cf. ci-dessus, n. 1348). L'assuré ne peut pas, en cas de perte, se faire restituer deux fois ces déboursés : d'abord comme accessoires du navire, ensuite comme partie intégrante du fret. C'est ce que nous expliquerons plus loin.

On aurait pu concevoir un autre système. En Allemagne, d'après l'article 62 des conditions générales de Brême, révisées en 1875, quand il n'est pas dit si l'assurance porte sur le fret brut ou sur le fret net, c'est le fret brut qui est réputé assuré. Chez nous, M. J. V. Cauvet avait écrit, dès 1862 (I, n. 35) : « L'assurance du navire et du fret se réalise dans des conditions légitimes par une assurance du fret *brut* et du navire d'après sa valeur au lieu de destination », et ce mode d'assurance « est le plus simple et le mieux approprié à son objet ». A deux reprises, en 1865 et en 1868, la chambre de commerce de Marseille avait demandé que les sinistres fussent réglés sur le montant *brut* du fret justifié, déduction faite du montant des assurances qui auraient pu être réglées sur mise-hors, victuailles et armement, et que l'assuré serait tenu de déclarer (1). La loi de 1885 trace évidemment une autre voie aux

(1) Et en outre : « 1° des salaires de l'équipage que par suite de la perte du navire il n'aurait pas été tenu de payer ; 2° du montant des sommes qui auraient pu être reçues pour avance sur fret ; 3° du montant des billets de grosse souscrits en cours de voyage quant à la part qui aurait dû être supportée par le fret ».

assurés comme aux assureurs. Est-ce à dire que l'assurance du fret brut, contractée par un assuré de bonne foi, sera nécessairement réductible? Non, selon nous. L'indication du législateur est bonne, mais ne renferme aucune injonction qui doive être exécutée à peine de nullité. Il faut aller au fond des choses. Le même assureur peut faire sans nul doute l'assurance conjointe du fret net et des mise-hors, victuailles, armement. Pourquoi ne pourrait-il pas assurer ces derniers accessoires du corps sous une autre dénomination ? Toutefois il est évident que le législateur envisage avec défaveur cette façon de procéder. Celui qui aura fait assurer le fret brut, ayant mis les apparences contre lui, devra prouver qu'il est, au fond, en règle, et qu'il s'est seulement donné l'air d'avoir méconnu le vœu du législateur. La preuve sera faite aisément, par exemple, s'il est établi que le propriétaire du navire a traité avec un seul assureur et que les accessoires représentant la différence entre le fret net et le fret brut ont été formellement exclus dans la police sur corps. Si la preuve n'est pas faite, il faudra, ce me semble, s'en tenir au texte et dégager le fret net.

1354. Toute personne intéressée peut faire assurer le fret : ce sont les termes de la loi.

Parmi ces intéressés, le propriétaire du navire figure au premier plan. Il peut, bien entendu, faire assurer le fret avec le navire ou séparément. On verra plus loin que, dans cette dernière hypothèse, au cas de délaissement du navire, le fret gagné reste, au moins en France, à l'assureur du fret. Aussi, dit judicieusement M. de Valroger (1), pour éviter des conflits entre l'assureur du navire et celui du fret, la meilleure combinaison sera-t-elle, en général, l'assurance conjointe du navire et du fret. Si le propriétaire a chargé le navire pour son compte, il pourra comprendre le fret à gagner dans l'assurance des marchandises.

L'assurance du fret peut être stipulée par bien d'autres intéressés, au nombre desquels il faut placer le vendeur d'un navire qui se serait réservé le fret en cours au moment de la vente, le cessionnaire du fret, l'affréteur principal qui aurait sous-frété le navire avec bénéfice (2), etc.

Il est fort difficile de tracer en cette matière, où nous manquons absolument de précédents français, des règles à nos tribunaux. Ceux-ci feront bien, pour résoudre les premiers litiges, de consulter la pratique des pays qui ont admis avant le nôtre l'assurance du fret, et surtout la jurisprudence des tribunaux anglais, que nous résumerons tout à l'heure.

Sans entrer dans de grands développements, nous croyons pou-

(1) V, p. 525. — (2) Cf. de Valroger, ib.

voir dire que l'assureur du fret répondra en France : 1° des avaries communes mises à la charge du fret (cf. notre t. IV, n. 1060 et 1062) (1) ; 2° des pertes partielles ou totales du fret causées par les évènements de mer dont il aura pris les risques (2) : si le quart des marchandises a été perdu par une fortune de mer, dit M. de Courcy (Quest. II, p. 397), le quart du fret est perdu en même temps, à moins que le navire n'ait été affrété en bloc ou à forfait. Dès 1862, M. J. V. Cauvet avait déjà classé les pertes garanties par l'assureur du fret en directes et indirectes, les premières étant celles que l'assuré subit en ne recevant point le fret, comme dans un naufrage où la cargaison a péri, ou en n'en recevant qu'une partie, comme dans un naufrage suivi d'un sauvetage partiel (3), les secondes ayant lieu lorsque les dépenses à la charge naturelle du fret sont aggravées par des fortunes de mer et prennent le caractère de dépenses extraordinaires. Mais parmi les dépenses de la traversée, lesquelles grèvent le fret, lesquelles doivent être regardées comme « avaries du fret » ? L'éminent praticien aboutissait à cette conclusion : « Le fret paraissant spécialement affecté à la nourriture et aux gages de l'équipage, les avaries à la charge du fret, pour dépenses extraordinaires de navigation, doivent être restreintes aux dépenses de nourriture et salaires ; c'est-à-dire à la nourriture et aux gages dans une relâche et aux frais de rapatriement du capitaine et des matelots, après un sinistre » (4). Il est hors de doute, écrivait M. de Courcy en 1879 (Quest. II, p. 401), que les loyers des matelots sont, dans toute opération d'armement, la charge du fret : apparemment ce n'est pas au moyen du navire et en le vendant, c'est au moyen du fret que l'armateur paie son équipage.

Il y aura pour d'autres dépenses, poursuivait le même publiciste, d'autres discussions, qui demanderont des ventilations et des appréciations équitables. J'espère du moins que, lorsqu'il sera loisible de faire assurer le fret, on ne verra plus ces faveurs iniques, dont aujourd'hui le fret est trop souvent l'objet dans la liquidation des opérations de sauvetage. On comprendra que le fret

(1) La police française sur fret que M. de Valroger a insérée dans son formulaire (n. XXIII) débute ainsi : « *La présente assurance ne garantit que les risques ci-après : 1° Le remboursement des avaries communes à la charge du fret ;* le remboursement aura lieu sans franchise ni retenue... (*Junge* de Courcy, Quest. II, p. 398). — (2) « 2° le remboursement des pertes partielles du fret eprouvées par suite de fortune de mer, sous retenue d'une franchise de 5 0/0 », poursuivait la même police. — (3) « Comme dans une innavigabilité où il n'est alloué qu'un prorata du fret (cf. art. 296) ou dans les cas de blocus et d'interdiction de commerce ». — (4) *Sic* de Valroger, t. V, p. 257.

doit contribuer aux indemnités de sauvetage et à toutes les dépenses faites pour sauver le fret en sauvant les marchandises. En effet, d'après l'article 15 de la police « française » sur corps modifié depuis le 1er janvier 1886, « les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage sont réputés charges soit du fret, soit, de la subvention à gagner (1). En conséquence lesdits gages ou frais ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation du sauvetage ; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés ».

L'assureur paie les pertes du fret à proportion de l'assurance ; c'est-à-dire toute la perte s'il a assuré tout le fret, la moitié s'il n'a assuré que la moitié du fret, et ainsi de suite, mais en réglant toujours l'indemnité, bien entendu, d'après la somme assurée (2).

Le fret peut être, comme le corps même du navire, l'objet d'un délaissement dans les cas prévus par la loi, mais non. par exemple, alors que, ce fret ayant été gagné, l'abandon du navire et du fret aurait été fait aux créanciers conformément à l'article 216 ; car cet abandon n'est pas un risque dont réponde l'assureur du fret (3). Suivant la pratique constante des polices d'honneur, faite par dérogation à l'ancien article 347, il n'y avait pas, à proprement parler, de délaissement du fret. En effet, aux termes de l'article 386 co. (4), le fret sauvé faisait partie du délaissement du navire : il n'y avait donc rien à délaisser aux assureurs du fret. Aussi, dans toutes les polices d'honneur soigneusement rédigées (5), était-il exprimé que le remboursement aurait lieu dans le cas de délaissement *du navire*, les assureurs renonçant à tout sauvetage. Tout ce mécanisme est modifié par la loi du 12 août 1885, nous l'expliquerons en traitant du délaissement (6).

1355. Tandis que la loi belge du 21 août 1879 permet expressément d'assurer non seulement le fret, mais encore « le prix de passage », l'article 334 du code français ne parle que du fret. Mais il est évident que le prix du transport des passagers peut être garanti contre les risques maritimes comme le prix du transport des marchandises. Ce n'est pas seulement ce prix proprement dit qu'on peut faire assurer, mais encore toutes les pertes qu'il

(1) Il s'agit ici des primes à l'armement (v.notre t.III, n. 891 et s.) — (2) Par exemple si le fret n'a été assuré que pour la moitié de sa valeur, et qu'il y ait perte de la moitié du fret, l'assureur ne remboursera que le quart du fret integral. — (3) de Valroger, ib. — (4) Aujourd'hui abrogé. — (5) de Courcy, Quest. II, p. 399. — (6) V. sur la question du recours des tiers contre les assureurs du fret en cas d'abordage de Courcy, Quest. II, p. 28 et 398.

peut subir : par exemple les frais de débarquement et rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire. Quand ces dépenses sont à la charge des passagers, ce sont eux qui ont intérêt à faire assurer les sommes nécessaires pour les faire parvenir au port de destination (v. ci-dessous, n. 1357, nos réflexions sur l'art. 783 du code allemand).

1356. L'étude du droit anglais est, sur ce point spécial, d'une importance exceptionnelle pour les jurisconsultes français.

Chez nos voisins d'outre-Manche, le mot *freight* embrasse, dans la langue des assureurs, tous les profits que le propriétaire peut tirer de son navire (*the benefit derived by the shipowner from the employment of his ship*). C'est donc, ainsi que l'explique Arnould (1), non-seulement le fret dû par le chargeur pour le transport de ses marchandises, mais encore le loyer dû par l'affréteur du navire entier aux termes de la charte partie (2) et le bénéfice que le propriétaire doit tirer du transport de ses marchandises sur son propre bâtiment, bénéfice qui se traduit par la plus-value des marchandises au lieu de destination (3). Toutefois l'assurance sur fret ne comprendrait pas, à moins que les parties ne se fussent spécialement entendues à cet égard, le prix de transport qui serait dû par les passagers (4). L'assurance sur le prix de passage pouvait être autrefois contractée par le passager qui, payant d'avance, risquait de s'être libéré en pure perte, parce que le capitaine, après le naufrage, n'était pas tenu par le *common law* de conduire les passagers à destination ; mais depuis que le *passengers act* de 1855 impose aux armateurs et aux capitaines l'obligation de faire transporter à destination après le sinistre les passagers survivants, les rôles sont renversés : c'est le capitaine ou le propriétaire qui peut se faire assurer des risques dérivant pour lui de cette obligation (5).

Pour pouvoir faire assurer un fret, il faut avoir un intérêt à ce que ce fret soit gagné. Quelles sont donc, outre le propriétaire du bâtiment, les « personnes intéressées » ? C'est d'abord l'affréteur

(1) I, p. 31. — (2) Per lord Tenterden in Winter *v.* Haldinand, 2, B. and Ad. 649 ; per lord Ellenborough in Forbes *v.* Aspinall, 13 East, 323, 325. — (3) Flint *v.* Flemyng, 1 B. and Ad. 45; Devaux *v* J'Anson, 5 Bing. N. C. 519. — (4) Ce prix est géneralement payé d'avance : *it differs from freight*, dit Arnould (I, p. 36), *in point of practice if not of principle, by a very important usage that requires it to be paid before sailing*. — (5) Cf. Gibson *v.* Bradford, 3 E. and B. 516 ; Willis *v.* Cooke ; 25 L. J. (Q. B) 16.

qui a sous-frété le bâtiment (1) à un prix plus élevé que le prix dû par lui au propriétaire ; l'étendue de cet excédant représente et limite en même temps son intérêt (2) : viennent ensuite le cessionnaire du fret, celui qui a vendu sa part de propriété dans le navire en se réservant temporairement le fret (3), celui qui est en possession du navire en vertu d'un contrat de *mortgage*.

Par ces mots « policy on freight », on entend l'assurance du fret à faire. Ce n'est pas que le fret payé ne puisse être également assuré. *There can be no doubt*, dit Arnould (I, p. 34), *that sums paid by the charterer or his agent, as an advance of the part of the freight, are also insurable by him.* Voici, en effet, un fret non restituable, avancé en pure perte, alors qu'il était le prix d'un service et la représentation d'un bénéfice devenus irréalisables par une fortune de mer : cette perte est légalement couverte par une assurance.

Pour que l'assurance sur le fret à faire fût licite, suffirait-il que l'assuré eût, au temps de la perte, un espoir plus ou moins vague, plus ou moins éloigné de gagner le fret ? Non, il faut qu'à ce moment le droit au fret ait déjà pris naissance au profit de l'assuré, que celui-ci ait déjà, selon l'expression d'Arnould, un *inchoate right to freight* ; il doit être bien établi, le jour où il se présenterait à la caisse de l'assureur pour toucher l'indemnité, qu'une fortune de mer l'a seule empêché de gagner le fret (4). *Première hypothèse. Convention pour louage d'un navire.* Il suffit, mais il faut que le fréteur se soit mis en mesure d'exécuter les obligations imposées par la charte partie ; qu'il y ait eu à ce moment (telle est la formule des arrêts) (5) *an inception of performance by the ship under the charter-party.* Ainsi, quand un bâtiment est frété pour aller de

(1) Cette opinion, contestée d'abord, à un certain point de vue, aux États-Unis, y a prévalu également. V. Phillips, I, n. 480 et Bartlett *v.* Walter, 13 Mass. R. 267. — (2) Arnould, I, p. 35-36 ; Phillips, I, n. 483. If the amount, dit ce dernier auteur, to be paid by the charterer (*affréteur principal*) to the owner is equal to that which he will receive, *both depending on the same contingencies*, the charterer has no insurable interest in the freight, as he can neither gain nor lose by its being earned or lost (cf. Cheriot *v.* Baker, 2 Johns. 346). Que si l'affréteur était exposé à perdre, par la perte du sous-fret, le montant du fret principal qu'il aurait avancé lui-même au propriétaire, le montant intégral de ce fret serait à son risque et, par conséquent, pourrait être assuré pour son compte (*may insure freight to such amount*). Phillips, ib. n. 482. — (3) Cela avait fait aussi difficulté aux Etats-Unis, dit Arnould. — (4) Arnould, I, p. 32. Phillips dit, de son côté (I, n. 331) : « So long as no contract for freight is made and no cargo is ready and no freight is procurable, no interest in freight has accrued ». — (5) Arnould, I, p. 32.

Liverpool au Havre, pour prendre un chargement au Havre et le transporter, à New-York, où il doit gagner le fret, le propriétaire qui a signé la charte-partie est fondé à réclamer l'exécution de la police qu'il a contractee sur le fret, lorsque le navire périt dans le voyage vers le port de chargement ; il y a pour lui, par l'effet de la fortune de mer, une perte aussi réelle que si cette fortune de mer avait atteint le navire entre le port de chargement et le port de destination (1). *Deuxième hypothèse. Le propriétaire du navire charge pour son propre compte.* Il n'est fondé à invoquer l'assurance par lui contractée pour la plus-value espérée de ses marchandises à destination qu'autant que ses marchandises étaient à bord lors du sinistre ou que, du moins, le navire était, à ce moment, en état de recevoir la cargaison, celle-ci prête à être embarquée. Un propriétaire avait envoyé son vaisseau aux îles du Cap-Vert pour y chercher de l'orseille; arrivé à destination, le navire périt en cours de chargement : le propriétaire réclama l'entière exécution de la police sur fret. La demande fut rejetée parce que, quoique le gouverneur des îles eût probablement complété la cargaison et que des hommes eussent même été requis en vue de cette besogne, aucun contrat n'astreignait, au moment de la perte, le gouverneur à faire livraison : puisqu'il aurait pu interrompre cette livraison à laquelle il n'était pas obligé, on n'était pas en mesure d'affirmer que la fortune de mer eût seule empêché le chargement (2). *Troisième hypothèse. Contrat pour le transport des marchandises d'autrui.* Si celles-ci n'étaient pas à bord lors du sinistre, le chargeur doit être du moins, à ce moment, assujetti par contrat à les embarquer, le bâtiment prêt à les recevoir (3). Ainsi un assuré sur fret qui avait perdu son navire en rade a obtenu l'exécution de sa police, quoique le chargement se trouvât à plus de sept milles du navire au moment de la perte, mais alors que ce navire était prêt à le recevoir. Une autre fois, il s'agissait d'une police sur fret à gagner par un navire qui devait parfaire son chargement dans une série de ports et toucher son fret d'après les conditions habituelles du commerce avec les colonies. Ce navire périt à la Jamaïque, n'ayant à bord qu'une partie de sa cargaison de retour, alors que, pour la compléter, il faisait autour de l'île une circumnavigation de port en port : les juges reconnurent que, s'il n'y avait à bord lors de la perte qu'une partie du chargement, il y avait du moins des contrats passés pour le chargement entier

(1) Cf. Denis Weil, *Rev. marit. et colon.*, août 1879. — (2) D. Weil, ib. — (3) ... The goods of the merchant are actually put on board or are even contracted for and ready to be put on board, and the ship is ready to receive them (Arnould, I, p. 32).

et que l'assuré pouvait dès lors, à l'aide de sa police, recouvrer le fret entier (conf. Warre *v.* Miller, 7 D. and R. 1).

Nous avons par là même indiqué quel est le point de départ des risques. Phillips développe les propositions suivantes : *In regard to the commencement of thes interest, it is a general rule that it commences only by the vessel's sailing with the cargo on board, but also when the owner or hirer, having godds ready to ship or a contract with another person for freight, has commenced the voyage or incurred expenses and taken steps towards earning the freight* (I, n. 328). *The ship must be ready, and something must have been done or expenses must have been incurred, towards earning freight ; otherwise the interest has not accrued* (I, n. 329) (1). *As long as the destination of the ship on the voyage for which the freighb is insured is contingent* (incertaine), *the insurable interest in freight for that voyage does not accrue* (I, n. 330) (2). *A contract for freight gives an insurable interest, as soon as the ship is ready to take it* (I, n. 332) (3). *The owner having a specific cargo ready to put on board and his preparations made and his ship ready to proceed on the voyage, his insurable interest in freight has accrued, so that a policy upon it will attach* (I, n. 333) (4).

L'assurance sur fret ne garantit que contre la fortune de mer et ses conséquences immédiates. Ainsi le propriétaire du navire est sans droit dans sa réclamation s'il a perdu son fret par le fait du capitaine qui, accomplissant d'ailleurs un acte prudent à l'égard des parties intéressées, a vendu le chargement en cours de route (5).

(1) Tonge *v.* Watts, 2 Str. 1251. — (2) Adams *v.* Penn. Ins. co., 1 Rawle, 107. — (3) Thomson *v.* Taylor (per lord Kemyon), 6 T. R. 478 ; Horncastle *v.* Stuart, 7 East,400 (per lord Ellenborough), etc. — (4) Deveaux *v.* J'Anson, 5 Bing. N.C. 519; Montgomery *v.* Eggington, 3 T. R. 362, etc. — (5) Voici l'espèce citée par M. D. Weil (Rev. marit. et col., ib.) : « Une police sur fret avait éte contractée pour un voyage de la Jamaique à Liverpool. Le navire, à peine parti du port avec son chargement, fut assailli par la tempête et forcé de revenir au point de départ pour s'y réparer. On dut, pour procéder aux réparations, décharger la cargaison. Au moment de la rembarquer, on s'aperçut qu'une partie des marchandises était gâtée et ne pouvait être remise à bord sans faire courir au bâtiment des dangers d'incendie. Il eût fallu leur faire subir une « bonification » qui aurait entraîné des depenses égales au montant du fret. Le capitaine vendit donc les marchandises gâtées, d'accord avec les chargeurs, revint en Angleterre avec la partie saine du chargement et remit à qui de droit sans retenir son fret le prix des marchandises vendues. La cour du banc de la Reine décida que les assureurs sur fret n'étaient pas tenus envers les propriétaires du bâtiment, la perte n'ayant été causee que par la conduite, d'ailleurs sage, du capitaine. La depense, quoiqu'égale au fret, pouvait encore être inférieure au

L'assuré qui délaisse ne recouvre l'indemnité des assureurs sur corps que s'il leur abandonne le fret. Mais il ne peut, dans ce cas, comme s'il l'avait réellement perdu, recourir contre les assureurs sur fret. A leur égard et en ce qui les touche, il a gagné le fret, puisqu'il l'abandonne à d'autres et, si c'est une fortune de mer qui donne ouverture à cet abandon, elle n'en est pas la cause immédiate et directe. Cette cause est dans le contrat que l'armateur a passé avec les assureurs sur corps et dont les conséquences ne peuvent être subies par les assureurs sur fret.

En Angleterre, quand la police est ouverte, c'est-à-dire quand le montant de l'indemnité est subordonné à l'évaluation ultérieure du fret, l'assureur est censé avoir garanti le remboursement du fret brut (outre celui des primes d'assurance et des commissions payées au courtier). On ne déduit donc pas de l'indemnité les dépenses qui eussent été nécessaires pour gagner le fret, les loyers de l'équipage, les frais de vivres, etc., si bien que, par une anomalie contraire aux principes, l'assuré se trouve avoir un intérêt au sinistre. En effet, si son navire était arrivé à bon port, la somme qu'il eût encaissée à titre de fret n'eût constitué pour lui un bénéfice que déduction faite des dépenses nécessaires pour gagner ce fret en menant le navire à destination. Au contraire, au cas d'un sinistre (qui peut survenir même en rade), le montant entier du fret constitue pour lui un bénéfice, puisqu'il l'aura encaissé sans avoir eu à supporter les charges qui devaient le grever. Tel est cependant, dit M. D. Weil (1), le règlement usité dans les polices du Lloyd.

Si la somme assurée est moindre que l'intérêt en risque, la perte se répartit proportionnellement entre l'assureur pour la part qu'il a prise à sa charge et l'assuré pour son découvert. Si la somme assurée est supérieure à l'intérêt en risque, on procède à une évaluation nouvelle.

Le fret peut n'avoir été gagné que moyennant certains sacrifices, qui tombent à la charge des assureurs. Ainsi, dans le cas où le navire a besoin de réparations en cours de route, pour lesquelles il faut décharger la cargaison, les frais de rembarquement (*reshipping*) sont supportés par les assureurs du fret (2).

prix de vente de la marchandise, et cela suffisait pour donner au capitaine le droit de transporter la marchandise et de gagner un fret auquel il avait volontairement renoncé. Autre eût été la décision, si l'on avait estimé que la dépense dût excéder la valeur de la marchandise à destination ».

(1) *Loc. cit.* — (2) Arnould, II, p. 787.V. encore pour les frais de rembarquement à la suite d'un embargo, Arnould, ib. et Sharp *v.* Gladstone, 7 East, 24. Quant aux frais de transbordement sur un autre navire, à la suite d'un sinistre qui aurait atteint le navire originairement frété, ils ne sont

Il y a perte partielle du fret à la charge des assureurs soit quand il n'y avait à bord au moment du sinistre qu'une partie du chargement générateur du fret intégral, soit quand une partie distincte du chargement intégral (c'est-à-dire séparément évaluée ou assurée par la police) a été coulée à fond (*junge* Phillips II, n. 1439). Dans ces deux cas, il y a bien clairement, dit Arnould (1), perte totale d'une partie du fret ou, si l'on veut, perte partielle du fret intégral, et le règlement doit être fait en conséquence (2).

La distinction que les Anglais font entre la perte certaine et la perte « présumée » (3) a, dans cette matière, un intérêt pratique. L'assuré a droit, si la perte est certaine, au remboursement de son fret entier par le seul fait du sinistre; il n'y a droit, si la perte est seulement présumée, qu'autant qu'il a signifié dans un certain délai un délaissement aux assureurs; en outre, si l'événement qui fait présumer la perte cesse avant que l'assuré ait, à la suite du délaissement, introduit une action en indemnité, celui-ci ne peut plus agir en remboursement comme pour une perte totale.

Mais il n'y a lieu aux formalités du délaissement qu'autant qu'il y a quelque chose à délaisser. Si, lors du sinistre, aucun fret n'avait été gagné (par exemple, si le navire frété avait été vendu pour

supportés par l'assureur du fret, d'après Arnould (ib. II, p. 788), que s'ils ont eté faits moins dans l'intérêt des marchandises que pour gagner le fret (*for the sole purpose of earning freight*). *Sic* Kidston *v.* Empire Ins. co, L. R. I. C. P, 535. De son côté, Phillips (II, n. 1438) dit : Il y a avarie particulière du fret (*particular average on freight*), quand un navire subit un sinistre après avoir fait une partie du voyage, ce qui oblige à louer un autre navire pour transporter la marchandise au port de destination *en vue de gagner le fret (in order to earn the freight). Sic* Saltus *v.* Ocean Ins. co., 12 Johns. 107 ; Schieffelin *v.* New-York Ins. co., 9 ib. 21.

(1) II, p. 785. — (2) *Quid* si, à la suite de réparations dans un port de relâche, le navire encore affaibli ne peut plus transporter qu'une partie de la cargaison? Des tribunaux ont jugé (Moss *v.* Smith, 9 C.B. 104) qu'il y avait, dans les rapports de l'assureur et de l'assure, perte totale de cette partie du fret (*total loss on that part of the freight)* que ce navire ne peut plus gagner (ce serait donc un troisième cas de *perte partielle*). Mais la question est vivement débattue (V. Arnould, II, p. 785-786). When, on account of the perils insured against, dit Phillips (II, n. 1440), only freight pro rata is earned, this is a case of partial loss upon this interest (cf. ib. n. 1441 et s.). — (3) Il y a perte presumée, en droit anglais, lorsqu'une chose est placée par fortune de mer dans des conditions probables d'anéantissement ou que son arrivée à destination dans les conditions de la police est douteuse au plus haut degré. Voici, par exemple, une puissance qui met l'embargo sur un navire : la cargaison est deposee à terre, et il y a lieu de présumer que le propriétaire du bâtiment ne pourra pas gagner le fret assure. Ce n'est là toutefois qu'une presomption, car l'embargo peut être levé (D. Weil, *loc. cit.*).

cause dûment justifiée en cours de route, aucun fret n'étant dû), on ne saurait exiger un délaissement de la part de l'assuré qui demanderait l'exécution de sa police.

Quel est le fret transféré par le délaissement? Celui qui était pendant au moment du sinistre et qui a été gagné par le navire arrivé à destination. En effet le délaissement investit l'assureur de tous les droits de l'assuré à partir de l'événement qui y donne ouverture, et le fret n'est jamais gagné qu'à la fin du voyage, sauf convention expresse (1).

Si le navire était armé par le propriétaire pour le transport de ses propres marchandises, l'assureur ne pourrait, supposant un fret factice, demander à l'assuré le délaissement de ce que celui-ci serait censé se devoir à lui-même pour l'usage du bâtiment.

Enfin l'assuré qui abandonne le fret peut en déduire la plupart des dépenses qu'il a faites pour le gagner (2).

Les mots « on freight » ne se retrouvent pas dans la formule de la police statutaire. Quand on veut assurer le fret, on inscrit les mots « sur fret » soit en marge, soit au pied de l'acte (3).

On lit dans le projet de code civil pour l'État de New-York (4): « On entend par fret, dans une police d'assurance maritime tout le bénéfice que tire le propriétaire soit de l'affrètement du navire, soit du transport effectué par le navire de ses propres marchandises ou de celles des autres » (art. 1449). « Le propriétaire du navire a un intérêt assurable dans le fret futur qu'il aurait certainement gagné si le risque assuré ne s'était pas réalisé » (art. 1450). « L'intérêt mentionné dans le dernier paragraphe existe, au cas où il y a une charte partie, lorsque le navire est parti pour le voyage convenu et, s'il y a un prix à payer pour le transport des marchandises, lorsque ces marchandises sont à bord ou qu'il y a un contrat relatif à leur chargement et que le navire et les marchandises sont également prêts pour le voyage dont il s'agit » (art. 1451).

Le code civil du Bas-Canada (art. 2493) énonce expressément que l'assurance peut être effectuée « sur le fret ».

1357. Le nouveau code espagnol (art. 743 § 7) permet d'as-

(1) Comme si, par exception, il avait été entendu que telle partie du fret serait payée à l'arrivée du navire dans un port intermédiaire. — (2) V. sur ce point, pour de plus amples détails, Arnould, II, p. 787. — (3) Les mots *on freight* n'ont d'ailleurs rien de sacramentel. Aux Etats-Unis, on laisse la plus grande latitude aux contractants. « No particular form of contract for freight is requisite, dit Phillips (I, n. 332) : it may be under seal or merely in writing or verbal ». — (4) Appliqué en Californie et à Dacota.

surer le montant des frets (*el importe de los fletes*) (1). D'après l'article 593 du code hollandais, l'assurance des risques maritimes a particulièrement pour objet... « le fret à gagner » ; l'article 617 du même code ajoute : « en cas de perte ou d'échouement du navire, on déduira du fret assuré tout ce que, par suite de cet événement, le capitaine ou le propriétaire du navire sont dispensés de payer aux gens de l'équipage pour leurs gages et autres frais » (2). D'après l'article 1700 du code portugais, l'assurance maritime a pour objet le fret échu ou à échoir (*vencido ou a vencer*) (3).

On peut assurer le fret au Brésil (art. 689 c. brésil.). A Buenos-Ayres et dans la république de l'Uruguay (art. 1319 c. arg., 1329 c. urug.), le contrat d'assurance peut avoir pour objet le fret à faire (*el flete que se va a devengar*).

Au contraire, le code de Costa-Rica déclare nulle l'assurance sur fret des marchandises existant à bord (art. 825). De même au Mexique (art. 674 c. mex.) et au Pérou (art. 911 c. péruv.). On ne peut pas assurer non plus le fret non acquis (*el flete no adquirido del cargamento existente a bordo*) dans les républiques du Chili (art. 1218 c. chil.), du Honduras (art. 1215 c. hond.), de Guatemala (art. 1091 c. G), du Salvador (art. 1135 c. S.). En Turquie et en Égypte, « le contrat est nul s'il a pour objet le fret des marchandises existant à bord du navire » (art. 192 c. t., 190 § 1 c. ég.).

D'après la loi belge du 21 août 1879 (art. 168), l'assurance peut avoir pour objet « le fret, le prix de passage ».

« Peuvent être assurés notamment, dit l'article 783 du code allemand,... le fret, le prix de traversée des personnes... ». Par ces derniers mots, remarquent MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz, le législateur entend à la fois la créance du prix de transport des

(1) Cette assurance, aux termes de l'art. 746, peut être faite soit par le chargeur, soit par le fréteur ou le capitaine ; mais ceux-ci ne peuvent pas assurer l'acompte sur le fret qu'ils ont reçu par anticipation, à moins que, d'après une convention formelle, l'acompte ne soit restituable en cas de naufrage ou de perte de la cargaison. Dans l'assurance du fret, il faut exprimer le montant du fret, lequel ne peut dépasser la somme exprimée dans le contrat d'affrètement (art. 747). — (2) Par conséquent, l'article 593 prévoit l'assurance du fret brut : conf. J. V. Cauvet, I, n. 51. D'après un arrêt de la cour de la Haye du 11 février 1878, les frais extraordinaires faits même dans l'intérêt du fret ne sont pas réputés avaries particulières à la charge de ses assureurs ; ceux-ci ne sont responsables que des pertes subies dans le cas où, par suite des événements de mer, le fret n'a pas été gagné en tout ou en partie. — (3) L'art. 1722 c. port. est d'ailleurs identique à l'art. 617 c. hol. Il y a longtemps que la police de Lisbonne dit (art. 3) : « Les risques sur corps, armement, agrès, apparaux, victuailles et *frêt à courir ou couru*, etc. ».

passagers et les sommes nécessaires pour les faire parvenir au port de destination. L'assurance du prix de transport est conclue par l'armateur et n'est qu'une variété de l'assurance du fret. L'assurance des sommes nécessaires pour arriver à destination vise le cas où, par suite d'un accident, un navire ne peut continuer son voyage. Des dépenses deviennent alors nécessaires pour faire parvenir à destination les passagers. En règle générale, elles sont à leur charge ; mais une stipulation formelle peut aussi en charger l'armateur. Dans le premier cas, ce sont les passagers qui ont intérêt à faire assurer la somme qui correspond à ces dépenses possibles; dans le second, c'est l'armateur qui contracte l'assurance. Dans les principaux ports d'embarquement des émigrants, des règlements obligent les armateurs à faire assurer les sommes nécessaires pour l'achèvement du voyage en cas d'accident : on considère alors les armateurs comme concluant une assurance pour le compte des émigrants (1).

L'article 801 du même code est ainsi conçu : « Le fret peut être assuré pour son montant brut, s'il n'a pas été déjà compris dans l'assurance des frais d'armement, du loyer et des frais d'assurance ». « Lorsque, dans l'assurance du fret, poursuit l'art. 802, il n'est pas dit si le fret est assuré en tout ou en partie, c'est le tout qui est considéré comme assuré. Quand il n'est pas dit si l'assurance porte sur le fret brut ou le fret net, c'est le fret brut qui est réputé assuré (2). Quand le fret de l'aller et le fret du retour sont assurés pour une somme unique et quand il n'est pas dit quelle portion de cette somme se réfère au fret de l'aller, quelle portion au fret du retour, la moitié de cette somme est attribuée au fret d'aller, l'autre moitié au fret de retour » (3).

(1) V. pour de plus amples détails sur les assurances relatives aux émigrants, Lewis, II, p. 182 et 183. — (2) « S'il est dit, ajoute l'art. 62 des conditions générales de Brême, que le fret net est assuré, on considère comme tel, à défaut de convention contraire, les deux tiers du fret brut ». — (3) « Cet alinea vise le cas où le fret d'aller et le fret de retour assurés s'appliquent à deux voyages distincts. Il est étranger au cas où un fret a été stipulé d'une façon indivisible pour l'aller et le retour : alors il n'y a qu'un seul objet assuré » (note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc.). — Les conditions générales de Brême (art. 62) ajoutent : « Si le fret d'un navire n'est pas assuré au profit de l'armateur, mais d'un autre intéresse, il doit y avoir à cet egard une déclaration expresse. A defaut de declaration, l'assureur n'est tenu à aucune indemnité. Dans l'assurance d'un fret relatif à des marchandises sujettes à coulage et réputées périssables, on présume que le fret, suivant l'usage, n'est payé que sur la quantité délivrée, s'il n'a pas été stipule qu'il serait payé sur la quantité reçue, et en conséquence l'assureur, à défaut de convention contraire, n'a pas à supporter la perte du fret qui ré-

Le fret peut être assuré en Suède (v. art. 192 et s. c. suéd.) et en Finlande (art. 172 c. finl.). Il peut l'être également au Danemark et en Norwège (1).

L'assurance peut avoir pour objet, dit l'article 606 § 3 du code italien, le fret des passagers et du chargement (*il nolo dei passeggieri e delle cose caricate*) (2).

1358. « Toute personne intéressée peut faire assurer... les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime... », poursuit l'article 334.

L'ordonnance de 1681 en avait autrement décidé. Elle défendait aux emprunteurs de faire assurer les deniers empruntés à la grosse, aux prêteurs de faire assurer le profit des sommes prêtées (l. III, tit. VI, art. 16 et 17). Quant à l'assurance du capital prêté par le donneur à la grosse, elle ne la défendait pas, mais ne l'autorisait pas expressément. En 1768, un sieur Pouget, lieutenant de l'amirauté à Cette, induisit de ce silence que le donneur ne pouvait pas faire assurer même son capital. Mais Pothier (n. 32 et 44), Valin (sur l'art. 17), Emérigon (ch. VIII, sect. XI) étaient d'un avis contraire. « Rien n'empêche, écrivait ce dernier auteur, que je fasse assurer mon capital par un tiers. En cas d'heureux retour, j'aurai mon capital et le change, mais je serai en perte de la prime gagnée par l'assureur. Si le navire périt, je suis privé du change maritime, et l'assureur me remboursera mon capital ébréché par la prime et même par la déduction du dixième (3). On n'entrevoit en tout cela aucune trace ni d'usure ni de pacte illicite ». Quant à la défense d'assurer le profit maritime, nos anciens auteurs étaient unanimes à la justifier en ces termes : l'Ordonnance ne permet d'assurer que ce qu'on risque de perdre; or le profit maritime que le prêteur a stipulé est un gain qu'il manquera de faire, si le vaisseau périt, et non une perte.

On ne modifia pas, en 1807, malgré l'opposition du tribunal et du conseil de commerce de Nantes (v. notre t. V, n. 1287), le système de l'Ordonnance. L'ancien article 334 permit de faire assurer les sommes prêtées à la grosse et l'ancien article 347 défendit de

sulte du coulage. Dans les pertes partielles du fret, le dommage consiste dans la partie du fret, convenu ou réglé par l'usage, qui est perdue. Si le fret brut a ete assure, on déduit du dommage à payer par l'assureur la partie des frais d'armement et des loyers qui ont été épargnés par l'accident ». — Conf., dans l'ouvrage de M. Chaufton (t. II, p. 429 et s.), les art. 4, 14 et 32 d'une police de Berlin sur facultés.

(1) V. le rapport de M. Grivart au sénat (annexe à la séance du 11 décembre 1876). — (2) Avant la promulgation du nouveau code italien, le fret était assuré dans les principaux ports de l'Italie, notamment à Gênes, par es polices d'honneur. — (3) Conf. ci-dessus, n. 1349.

faire assurer les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse. Le code était, à ce point de vue, en accord parfait avec la loi du 3 septembre 1807 qui limitait, en matière commerciale, le taux de l'intérêt à 6 0/0. Par l'assurance du profit maritime, le prêteur à la grosse eût pu recevoir, sans courir de risques spéciaux, un intérêt supérieur à six pour cent.

Toutefois la pratique réagit encore, sur ce point, contre la loi. « L'usage s'est établi, écrivait M. de Courcy en 1879 (1), de déroger à l'article 347 pour assurer sur l'honneur, comme accessoire du prêt, le profit maritime J'ai fait assurer ainsi plus de 800 prêts, en comprenant le profit maritime dans l'évaluation du prêt, sans même me donner la peine de distinguer. Je n'ai jamais eu l'ombre d'un litige avec mes assureurs... ». On se proposa donc en 1875 de modifier cette disposition de notre loi commerciale et les réformateurs atteignirent en effet leur but le 12 août 1885, ainsi que je l'ai déjà fait connaître (2).

Le prêteur pouvant, par un moyen légal, échapper aux risques de mer pour le profit maritime, sera désormais moins enclin, on peut l'espérer, à exiger un profit élevé.

Une certaine contradiction a subsisté pendant cinq mois entre la législation relative au taux de l'intérêt de l'argent et notre loi commerciale réformée. Cette anomalie a disparu depuis qu'une loi du 12 janvier 1886 a supprimé les dispositions restrictives du taux de l'intérêt conventionnel en matière commerciale. Il importe peu, désormais, que le prêteur à la grosse puisse recevoir, sans courir de risques spéciaux, un intérêt supérieur à six pour cent.

Il est d'ailleurs aisé de comprendre que, l'assurance du fret une fois autorisée, l'assurance du profit maritime devait l'être également. « Le profit maritime des sommes prêtées à la grosse est tout à fait semblable au fret en ce qu'il constitue un bénéfice préparé par une opération sérieuse et aussi en ce que le montant en est déterminé par un contrat. C'est encore une créance, et une créance garantie par des privilèges. dont l'exigibilité seulement est soumise à la condition que le navire arrivera à bon port » (3).

1359. En Angleterre et aux Etats-Unis, dit Arnould (4), comparant le droit anglais à la législation française qui fut abrogée en 1885, *a more liberal practice has prevailed* : on peut assurer non seulement les sommes prêtées à la grosse, mais encore le profit maritime. Toutefois ce risque n'est pas couvert par une assurance contractée sous une dénomination générale. *The risk is peculiar*, a dit Kent. D'après l'usage du commerce, a fait obser-

(1) Quest. II, p. 402. — (2) V. notre t. V, p. 564 à 566. — (3) Rapport précité de M. Griolet. — (4) I, p. 41.

ver lord Mansfield, *respondentia is insured under a special denomination*. Toutefois il a été jugé que, d'après un usage reçu dans le commerce de l'Inde orientale, l'assurance du profit maritime était comprise dans la formule générale « under goods, specie and effects on board » (1). Le projet de code civil pour l'Etat de New-York énonce d'abord (art. 1446) que l'assurance maritime est l'assurance contre les risques inséparables de la navigation auxquels... les profits... peuvent être exposés, ensuite qu'il suffit d'avoir un intérêt dans la chose dont on espère des profits pour avoir un intérêt assurable dans ces profits (art. 1452). D'après le code civil du Bas Canada (art. 2493), l'assurance peut être effectuée sur les prêts à la grosse et les profits.

L'article 743 du nouveau code espagnol se borne à dire qu'on peut assurer les sommes prêtées à la grosse. Mais l'article 781 du même code n'annule pas l'assurance du profit maritime.

L'article 593 du code hollandais permet d'assurer les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime. La police d'une assurance sur des sommes prêtées à la grosse doit exprimer séparément la somme prêtée et le profit maritime ; autrement l'assurance est censée ne pas comprendre le profit maritime (art. 607). Toute assurance sur les sommes prêtées à la grosse est nulle si la police n'énonce : le nom de l'emprunteur, quand même ce serait le capitaine ; le nom du navire qui fera le voyage et du capitaine ; la destination du navire ; si les sommes ont été employées pour radoub ou autres frais nécessaires dans le lieu du chargement ou dans un poste de relâche forcée (art. 608). Si, pendant le voyage, le capitaine s'est trouvé dans la nécessité d'emprunter à la grosse, le prêteur peut faire assurer le montant du contrat, lors même qu'une assurance aurait déjà eu lieu sur des objets affectés au prêt (art. 609). De même en droit portugais (art. 1700 et 1713 à 1715 c port.) (2).

Au Brésil, on peut faire assurer les sommes prêtées à la grosse et même le profit maritime (3).

(1) Gregory *v.* Christie, 3 Dougl. 419 ; 1 Marshall Ins., 326. — (2) Toutefois, d'après l'art. 1714 c. port., qui correspond à l'art. 608 c. hol., la police doit exprimer en outre... « si l'assurance est contractée par l'emprunteur ou par son mandataire, quels risques le donneur ne court pas et quels risques sont par conséquent assurés par l'assureur, ou quel est le montant de l'interêt assurable non couvert par le contrat à la grosse ». — (3) Mais « la jurisprudence exige que la somme à laquelle on évalue le profit maritime soit déterminée » (Hoechster et Sacré, II, p. 575). — L'art. 688 du code bresilien est ainsi conçu : « Nas se declarando na apolice de seguro de dinheiro a risco, se o seguro comprehende o capital et o premio, entende-se que comprehende so (*seulement*) o capital ».

Un certain nombre de codes américains permettent d'assurer les sommes prêtées à la grosse et prohibent l'assurance du profit maritime : codes de Costa-Rica (art. 788 et 825); du Mexique (art. 644 et 674); du Pérou (art. 869 et 911); du Chili (art. 1217 et 1218); du Honduras (art. 1214 et 1215); de Guatemala (art. 1090 et 1091); du Salvador (art. 1134 et 1135).

Au contraire, les codes de Buenos-Ayres (art. 1319) et de l'Uruguay (art. 1329) permettent d'assurer les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime.

Les codes de la Turquie et de l'Egypte permettent d'assurer les sommes prêtées à la grosse, mais annulent le contrat s'il a pour objet les profits maritimes (art. 178 et 192 c. t., 176 et 190 c. ég.).

La loi belge du 21 août 1879 (art. 168) permet d'assurer les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime.

L'article 807 du code allemand est ainsi conçu : « Le prêteur peut faire assurer les sommes prêtées à la grosse, y compris la prime. Si, dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse, les objets affectés au prêt ne sont pas indiqués, on doit admettre que le navire, le fret et la cargaison ont été affectés au prêt. Lorsqu'en réalité ces objets n'ont pas été tous engagés, l'assureur seul peut invoquer la disposition précédente ».

Le donneur peut également faire assurer, en Suède, non seulement son prêt à la grosse, mais le profit maritime (art. 192 et s. c. suéd.). En Finlande, l'assurance peut avoir pour objet « ... les sommes prêtées à la grosse avec les primes stipulées... » (art. 172 c. finl.). Le projet de code maritime danois permet d'assurer la prime des prêts à la grosse. Le code russe (1) défend d'assurer le profit maritime du capital prêté à la grosse pour une somme supérieure à six pour cent.

L'article 606 du code italien se borne à énoncer que l'assurance peut avoir pour objet « les sommes prêtées à la grosse ». Mais l'article 607 n'annule pas l'assurance du profit maritime. Ces mots « sommes prêtées à la grosse » nous paraissent donc avoir le même sens que dans l'article 783 du code allemand.

1360. « Toute personne intéressée peut faire assurer... les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises », poursuit l'article 334.

Les marchandises en général, mais non toutes les marchandises. Il faut combiner cette disposition de la loi française avec les principes de notre droit public.

« Les effets dont l'importation ou l'exportation sont prohibées en France, dit Emérigon (ch. VIII, sect. V), ne peuvent pas faire

(1) Art. 892 (éd. et num. A. de St Joseph).

parmi nous la matière du contrat d'assurance ». Il ne faut pas prendre cette phrase à la lettre : c'est seulement au cas où la marchandise serait soit importée, soit exportée au mépris de la loi française que l'assureur pourrait n'en être pas responsable et que l'assuré pourrait n'être pas tenu de payer la prime. Si cette marchandise est exportée d'Espagne pour être importée en Italie ou exportée d'Italie pour être importée en Espagne, qu'importe que la loi française en ait défendu l'entrée en France ou la sortie de France, et pourquoi le contrat n'aurait-il pas son effet légal?

Il est d'ailleurs indubitable que le transport même des objets prohibés fait par le capitaine en violation de la loi française, mais à l'insu des contractants, peut ouvrir un recours à l'assuré si l'assureur a garanti la baraterie de patron. Les intéressés n'ont pas, en pareil cas, entendu couvrir un fait illicite, mais se prémunir contre une faute dont ils ne pouvaient partager la responsabilité. La question est déplacée.

Si, quand on use d'interlope ou de contrebande, on enfreint uniquement la loi d'un pays étranger, la marchandise ainsi transportée peut-elle faire l'objet d'une assurance valable? L'intègre Pothier ne le croyait pas; mais le parlement de Provence l'avait ainsi jugé le 30 juin 1759, et Valin, Emérigon acquiesçaient à cette jurisprudence. La cour de Rouen a, par son arrêt du 8 janvier 1878 (1), implicitement admis la validité d'une telle convention (2). Nous voulons bien souscrire à cet avis (3), mais en réservant, comme nous l'avons déjà fait (4), le cas où, pour atteindre ce but, les contractants violeraient un des engagements synallagmatiques que contiennent nos traités de commerce.

Peut-on valablement assurer, en temps de guerre, la marchandise ennemie? Emérigon, sans se prononcer ouvertement, exprime, à la suite de l'abbé Mably, le vœu que deux nations, en se déclarant la guerre, ne s'interdisent pas tout commerce réciproque (5). « J'observerai, dit-il, que le commerce des assurances qui, lors de la dernière guerre, n'avait pas été interrompu entre les Français et les Anglais, continue également pendant la guerre actuelle : il se fait sous le nom des commissionnaires et pour compte de qui il appartient; les pertes respectives sont payées sans difficulté. » Par malheur, le vœu de Mably n'est pas encore exaucé (6) : « L'état de guerre interrompant les relations de com-

(1) Rec. du Havre, 1878. 2. 24. — (2) En effet la cour, bien loin d'envisager le contrat comme nul, se borne à débouter l'assuré par application d'une clause de la police et parce que la contrebande a été la cause directe de la perte. — (3) Cf. Req. 25 août 1835. S 35. 1. 675. — (4) V. notre t. V, n. 1167. — (5) Ch. IV, sect. IX. — (6) V. notre t. I, n. 16 et s.

merce entre les sujets des puissances belligérantes, lit-on dans les instructions ministérielles françaises du 25 juillet 1870, vous aurez à arrêter les bâtiments marchands français qui, sans une permission ou licence spéciale, tenteraient d'enfreindre cette interdiction... ». L'assurance de la marchandise ennemie nous paraît donc illicite, toutes les fois qu'elle implique un rapport de commerce entre un de nos nationaux et le sujet d'une puissance belligérante. Mais, quand une marchandise inoffensive de provenance ennemie doit voyager à l'abri d'un pavillon neutre, nous n'apercevons pas pourquoi le contrat, conclu par un assureur français avec le destinataire, sujet d'une puissance neutre, contre les risques de la navigation auxquels cette marchandise est exposée, serait dépourvu d'effet légal. La marchandise n'est pas infectée d'un vice intrinsèque et redevient, par conséquent, assurable, toutes les fois que les intéressés ne heurtent pas cette règle du droit des gens conventionnel et de notre droit public interne : *est prohibitum habere commercium cum inimicis.*

Par le même motif, l'assurance est évidemment valable toutes les fois que l'interdiction des rapports commerciaux entre belligérants est suspendue par l'octroi d'une permission générale ou d'une licence spéciale.

1361. L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 16, défendait aux marchands d'assurer le profit espéré de leurs marchandises. « En effet, dit à ce sujet Emérigon (1), le profit dépend d'un événement incertain et d'une négociation future. Ce profit est un être moral qui ne se trouve point dans le navire et qui, par conséquent, ne peut pas être assuré. Mais, lorsque le profit est réellement fait et acquis, le marchand peut le faire assurer. *Lucrum quæsitum amittere est damnum pati* ». On appliquait, au contraire, au profit espéré, ce texte romain (2) : *detrimenti, non lucri fit præstatio.* Cependant une pareille convention plaçait l'assuré, en cas de perte, non dans une meilleure condition, mais dans la même condition qu'en cas d'heureuse arrivée.

En 1807, le conseil de commerce de Bordeaux demanda que cette prohibition fût levée. Mais on ne l'écouta point et l'article 347 (ancien) déclara le contrat d'assurance « nul » quand il aurait pour objet le profit espéré des marchandises.

La pratique essaya, par tous les moyens, d'échapper à l'injonction du législateur. D'abord, on reconnut qu'aucune disposition de nos lois ne défendait de faire assurer des marchandises en cours de voyage au moment où l'assurance était conclue (3). En-

(1) Ch. VIII, sect. IX. — (2) L. 2 § 4 ff. *de leg. rhod. de jactu.* — (3) Pardessus, n. 766 ; Boistel, n. 1331 ; É. Cauvet, n. 246 ; Lyon-Caen et

suite on recourut, comme pour l'assurance du fret, aux polices d'honneur. Enfin on imagina d'augmenter à forfait la valeur des marchandises au port de départ (1).

« Faut-il résister plus longtemps à une pratique si constante, lit-on dans le rapport de M. Grivart au sénat (11 décembre 1876)? Ne vaut-il pas mieux reconnaître que, si la loi n'est pas obéie, c'est que, cette fois encore, elle heurte sans nécessité un légitime intérêt? Après avoir admis l'assurance du fret, nous devions être logiquement amenés à conclure à la validité de l'assurance du profit espéré. Cependant, au sein de la commission, le maintien de la prohibition actuelle a été défendu avec beaucoup d'énergie. L'un de nos honorables collègues a manifesté la crainte que l'assurance du profit espéré, simplement tolérée aujourd'hui et sur laquelle les tribunaux consentent à fermer les yeux à condition qu'elle se renferme dans des limites raisonnables, ne donnât lieu à de fâcheux abus le jour où elle serait officiellement permise. Sous cette formule vague, *profit espéré*, on peut faire tout rentrer, même les bénéfices les plus chimériques. Aussi faut-il s'attendre à des exagérations d'assurances énormes qui feront dégénérer le contrat en gageure, et

Renault, n. 2078, etc. M. de Courcy (Quest. II, p. 405) supposait qu'une plus-value de 70.000 fr. sur un chargement de 300.000 fr. avait été révélée par un marché ou par la hausse des cours. « Au mot de bénefice, disait-il, il suffit de substituer celui de plus value, beaucoup plus exact, puisque l'assurance supplementaire n'apportera aucun bénéfice à l'acheteur. Qu'importe qu'au lieu d'assurer le chargement pour sa valeur vraie de 370 000 fr. en une seule police, on assure cette même valeur vraie en deux polices dont la seconde garantit la plus-value acquise? On ne saurait prêter au législateur la pensee irrationnelle d'avoir voulu frapper de nullité cette combinaison qui n'ôte à l'assurance rien de son caractère de contrat d'indemnité ».

(1) « Avant qu'aucune plus-value soit constatée, dit à ce propos M. de Courcy (ib., p. 407), l'usage admet une certaine majoration du prix coûtant, une marge qui s'ajoute au prix coûtant des marchandises pour former la valeur assurable. Cette marge d'usage est au moins de dix pour cent (cf. art. 15 de la police « française » sur facultés). Elle dépasse ce minimum, elle atteint jusqu'à quinze ou vingt pour cent sur les marchandises fabriquées d'exportation. Le négociant ne serait pas indemnisé s'il ne recevait que son prix coûtant. Il a ses frais généraux de loyer, de patente, de commis, de voyages, de bureaux, etc., sans compter les nécessités de sa subsistance personnelle; il a son industrie à remunérer. De plus, il est bien clair qu'une marchandise ne sera pas transportee au loin sans que sa valeur vraie s'augmente, *vires acquirit eundo*. C'est en considération de tout cela que l'usage consacre la marge d'au moins 10 0/0. Jamais il n'a eté jugé, jamais il n'a été allégué que ce fût là un abus et un profit espéré, tombant sous le coup de la nullité de l'art. 347 ». Conf. L. Morel dans la Rev. crit. de législ. et de jurispr., ann. 1886, p. 656.

le juge éprouvera beaucoup de peine à déjouer de pareilles tentatives, car il y a un tel *alea* dans les spéculations commerciales qu'il est impossible, sans excès d'arbitraire, de fixer une limite extrême pour les bénéfices auxquels peut prétendre un négociant. De deux choses l'une, ou la marchandise est vendue avant le départ et alors il est sans contredit loisible de l'assurer au prix de facture, ou bien elle est expédiée en consignation, et dans ce cas est-il prudent de permettre à l'expéditeur de porter l'estimation de la police au taux que ses marchandises pourront atteindre à la vente, taux incertain et susceptible d'écarts presqu'illimités? Ces objections, développées avec force, n'ont pas convaincu votre commission. Elle ne s'est pas effrayée du danger des assurances frauduleuses ou exagérées parce qu'elle considère que les tribunaux seront armés de moyens efficaces pour les réprimer. On aurait tort de croire que les mots « profit espéré » se prêtent à une extension indéfinie ; ils ont, au contraire, un sens précis et limité, consacré par la pratique des assurances. Comme nous l'indiquions tout à l'heure, ils expriment ce supplément de valeur qui est la conséquence directe du transport et qui s'estime communément par la comparaison des prix courants du port de départ et du port de destination. C'est là ce qu'il s'agit de rendre assurable et non des bénéfices de spéculation soumis à toutes les fluctuations du commerce et qui, pour ce motif, ne sont d'avance susceptibles d'aucune détermination... ».

Cette partie du rapport (et c'est pourquoi nous l'avons intégralement reproduite) détermine exactement la portée de l'innovation,

M. Peulevey, dans son rapport à la chambre des députés (10 juin 1882), fit observer que le profit espéré assurable n'est pas seulement celui sur lequel compte le chargeur, mais aussi celui sur lequel peuvent compter le consignataire, le commissionnaire et l'acheteur à livrer. « En effet, tous les jours un commissionnaire accepte des traites en vue d'une consignation ; il immobilise en quelque sorte une partie de son capital par un emploi déterminé, et il se garde bien de s'engager dans d'autres opérations qui pourraient dépasser ses forces. Il en est de même pour le spéculateur qui achète des cargaisons sous voile ou à livrer par navires attendus : ses capitaux ont une destination précise; il compte naturellement sur un bénéfice rémunérateur ; c'est pour cela qu'il a des commis, des frais généraux considérables ; mais si l'opération vient à périr soit pour le commissionnaire, soit pour l'acheteur, est-ce qu'il n'y a pas là une perte sérieuse et réelle, résultant d'un risque de navigation? est-ce que cette perte ne peut pas faire, comme le profit espéré du chargeur, l'objet d'une assurance? »

La chambre des députés, conformément à ces vues, avait ainsi modifié, le 3 juillet 1882, le texte primitif: « ... le profit espéré et dûment justifié des marchandises expédiées et attendues, le profit espéré et dûment justifié de la consignation du navire et des marchandises ». Mais cet amendement ne fut pas adopté par le sénat. La haute assemblée a pensé, sans nul doute, que le législateur avait suffisamment manifesté par les mots « toute personne intéressée » sa volonté de ne pas réserver aux chargeurs l'assurance du profit espéré et qu'il ne lui appartenait pas de procéder, sur un point spécial, à l'énumération, nécessairement incomplète, des intéressés.

Il y a des avaries particulières, des pertes partielles du bénéfice proportionnelles aux avaries de la marchandise. Par exemple, si les marchandises arrivent avariées par une fortune de mer, l'assureur sur bénéfice répondra de la perte partielle du profit qui en résulte, à moins que l'assurance n'ait été faite *franc d'avaries*. Il y a aussi, dit M. de Courcy (1), des avaries communes. Par exemple, après qu'une assurance sur chargement a été close pour la valeur antérieure et agréée de 300.000 fr., une assurance nouvelle sur le bénéfice révélé par la hausse des cours a été conclue pour 70.000 fr. « Si le chargement, poursuit l'éminent publiciste, contribue à des avaries communes au taux de 10 0/0, sur la valeur de 370.000 fr., fret déduit, en payant une contribution de 37.000 fr., les assureurs qui l'ont garanti pour une valeur de 300.000 fr. ne paieront que le prorata de cette somme ou 30.000 fr. Il sera juste et correct que l'assureur de la plus value de 70.000 fr. rembourse le complément de la contribution de 7.000 fr. ». Toutefois ne laissons aucune prise à l'équivoque: ce n'est pas le profit espéré, mais le profit définitif qui est la mesure de la contribution, et M. de Courcy applique simplement à un cas donné la règle écrite dans l'article 402 du code de commerce (v. notre t. IV, n. 1064). Si la plus-value légitimement espérée n'existait pas au lieu du déchargement, on ne pourrait plus faire le même décompte. En effet, la plus-value acquise peut bien s'incorporer à la marchandise contribuable; mais l'indemnité due à l'assuré pour la perte de cette plus-value ne se subroge pas au profit diparu.

M. de Courcy fait judicieusement observer que la notion du délaissement disparaît en cette matière. En effet, la plus-value fait nécessairement corps avec la marchandise et n'en est pas distincte comme le fret est distinct des débris du navire: comme elle est délaissée à d'autres avec la plus-value qu'elle a pu acquérir, il n'y a rien à délaisser aux assureurs spéciaux de la plus-value (2).

(1) Quest. II, p. 409. — (2) « Ils la rembourseront, poursuit ce

1362. Les anciens jurisconsultes admettaient que les produits éventuels de la pêche pussent être l'objet d'une vente (*quia spei emptio est*) (1), mais non d'une assurance : l'espoir d'une pêche heureuse, disait Emérigon, est un futur contingent et un être de raison, incapable de devenir la matière du contrat. Ce contrat était assurément prohibé par l'article 347 (ancien) du code de commerce.

Sous l'empire de cette législation prohibitive, on avait ainsi tourné la difficulté. La police d'assurance maritime pour la pêche d'Islande (place de Paris) contenait dans sa formule finale la clause suivante : « Pendant la pêche, les produits sont substitués graduellement aux objets composant l'armement jusqu'à concurrence de la somme assurée. Mais il est expressément convenu qu'au cas de perte l'assuré ne sera tenu de présenter aucune pièce justificative de l'existence à bord desdits produits. En aucun cas, il ne pourra y avoir lieu à ristourne pour moindre valeur des produits de pêche existant à bord, desquels produits l'assuré aura la faculté de faire assurer l'excédant de valeur, s'il y a lieu ».

Quoique la loi du 12 août 1885 n'ait expressément mentionné que le profit espéré des marchandises, il est conforme à son esprit de regarder comme désormais susceptible d'être assuré le produit espéré de la pêche. Les moyennes des campagnes précédentes permettent d'ailleurs une détermination approximative préalable de ce produit.

On posait, sous l'ancienne loi, la question de savoir si la prime accordée par l'État sur le produit de certaines pêches pouvait être assurée avec le chargement : « Attendu, avait dit la cour de cassation (2), que la prime d'exportation (*lire* d'importation), *en admettant qu'elle pût être l'objet d'une assurance*, ne saurait être comprise dans le délaissement de la marchandise exportée que dans le cas où elle aurait fait partie des effets assurés... ». Aux termes de l'article 4 de la loi du 22 juillet 1851, remarquait à ce propos M. Dalloz, « les primes sur le produit de la pêche ne seront acquises que pour les morues parvenues, introduites et reconnues propres à la consommation alimentaire dans les lieux de destination » : le bénéfice de ces primes est donc purement éventuel et paraît dès

publiciste, quand l'assuré en sera privé par une fortune de mer, le plus souvent dans les cas donnant lieu au délaissement de la marchandise, quelquefois dans ceux donnant lieu au délaissement du *navire*. Il y a eu effet des combinaisons de marchés à livrer par un navire designé, marchés rompus si le navire se perd, quand bien même la cargaison serait sauvée. La convention devra preciser ces conditions qui ont une grande influence sur l'appreciation du risque ».

(1) L. 8 § 1 ff. *De contrah. empt.* — (2) Req. 8 janvier 1872, D. 1872, 1, 271.

lors devoir être assimilé au profit espéré des marchandises. Non assurables avant la loi du 12 août 1885, ces primes sont aujourd'hui susceptibles d'être assurées (1).

1362 *bis*. La prime à l'armement établie par la loi du 29 janvier 1881 ne pouvait pas être l'objet d'un contrat d'assurance avant la loi du 12 août 1885. M. de Courcy, tout en enseignant qu'elle n'est pas un fret des marchandises sauvées ni un profit espéré des marchandises, la définissait « une sorte de profit espéré du navire (2) ». Je crois donc, écrivait-il avant la promulgation de la loi nouvelle, que l'assurance de la prime rentre dans les nullités de l'article 347.

Mais, en rapprochant le nouvel article 347 du nouvel article 334, je crois que l'assurance est aujourd'hui possible et légale. Voici l'objection : « Cette assurance de la prime, ajoutait M. de Courcy, aurait d'ailleurs un caractère assez singulier. Le risque diminue jour par jour, au fur et à mesure de la navigation. Il n'y a perte totale que si le navire périt sans nouvelles ou à la sortie du port de départ. S'il a péri devant le port d'arrivée, la prime entière lui a été allouée pour la navigation parcourue : l'assureur de la prime n'aurait donc rien perdu, malgré la perte assurée du navire » ! Qu'importe ? Il faut en conclure que ce produit spécial du navire survit au navire, et que le sort de l'assureur sur corps n'est pas lié à celui de l'assureur sur prime : rien de plus. La prime à l'armement n'en est pas moins une chose estimable à prix d'argent et sujette au risque de la navigation. Ce risque l'atteint tout entière si le navire périt à la sortie du port de départ, partiellement d'après un calcul proportionnel des distances si le navire périt à un point qu'on ait pu constater, partiellement jusqu'à concurrence de moitié si la navire périt au cours d'une traversée sans qu'on sache où il a disparu. La mesure même du préjudice causé par la fortune de mer sera la mesure de l'indemnité due par l'assureur de la prime.

1363. Le produit espéré de la course peut-il être assuré, dans le cas où les armements en course seraient autorisés soit à titre de réprésailles, soit contre une des puissances qui n'auraient pas adhéré à la déclaration de 1856? Oui, sans doute, une fois que la prise est faite, quoique non conduite en lieu sûr, malgré les

(1) « La prime d'importation est si bien incorporée avec la marchandise qu'elle n'est gagnée que par l'arrivée de la marchandise en état sain, propre à l'alimentation. Elle est bien un des profits espéres de l'opération commerciale, de l'expédition de cette marchandise spéciale » (de Courcy, Quest. III, p. 78). — (2) Quest. III, p. 80. La cour de Rennes avait dit aussi le 19 juin 1884 (Rev. intern. du dr. marit., I, p. 472) : « La prime à la navigation n'est autre chose que l'un des produits du navire ».

chances de recousse et la recousse elle-même. L'amirauté de Marseille l'avait ainsi décidé dès l'année 1748 (1) ! Quelque précaire que fût le titre du capteur, l'appréhension matérielle suffisait, avant la loi du 12 août 1885, à légitimer l'assurance. Mais a-t-on, en effaçant la défense d'assurer le profit espéré des marchandises, permis d'assurer *ab initio* le profit espéré de la course? La question me semble délicate et sera probablement controversée.

Les moyennes, peut-on dire, sont ici hors de mise et la détermination préalable d'un bénéfice présumé n'est pas possible. Il s'agirait bien cette fois de rendre assurables « des bénéfices de spéculation soumis à toutes les fluctuations du commerce » (2), et à quelles fluctuations ! Le législateur n'a pas voulu, d'après les travaux préparatoires, aller jusque là.

Mais on peut répondre que ces profits espérés sont encore, à tout prendre, des « choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation (art. 334 *in fine*) ». Il s'agit seulement de savoir quand ce sont des choses « estimables à prix d'argent ». Pour que l'assurance sorte à effet, il faudra prouver, selon nous, que, si les risques prévus s'étaient pas réalisés, un profit quelconque eût pu être fait par le corsaire, c'est-à-dire qu'à un moment quelconque, durant la période prévue au contrat, une prise a été exposée aux risques énoncés dans la police et que l'assuré avait un intérêt dans les produits de la course au moment de la perte. L'événement même de la prise donnerait vie à l'assurance sur les produits de la course comme le fait du chargement donne vie à l'assurance *in quovis*.

1364. Après d'assez longues tergiversations, les tribunaux anglais ont décidé que l'assurance des marchandises ennemies était non seulement illégale et nulle, mais contraire à tous les principes du droit public *(repugnant to every principle of public policy)* (3). Il en est autrement quand une permission générale ou une licence spéciale de faire le commerce avec l'ennemi a été octroyée (4). L'assureur des articles de contrebande de guerre est

(1) V. Emérigon, ch. VIII, sect. IX. — (2) Rapport précité de M. Grivart. — (3) V. Arnould I, p. 131 et les nombreux arrêts cites a la note 3. Il a été notamment jugé dans la célèbre affaire Furtado *v.* Rogers qu'une telle assurance, quoique contractée avant l'ouverture des hostilites, partant légale dans son principe, ne pouvait couvrir la perte resultant de la capture faite par un vaisseau anglais après la declaration de guerre et que les assurés ne pouvaient pas même intenter une action après le rétablissement de la paix. — (4) Such a licence, dit Arnould, not only legalizes the commerce, and therefore the insurance by which it is sought to be protected (Kensington

nulle dans les états belligérants et ne peut servir de fondement à une action en justice devant les tribunaux d'un de ces états ; mais il en est autrement si les polices ont été faites par ou pour des neutres et si l'on en demande l'exécution aux tribunaux d'un état neutre (1), parce que le commerce de ces articles n'est pas regardé comme illégal de la part du neutre (2).

L'assurance d'objets transportés au mépris des lois fiscales ou douanières du pays où le contrat est passé est nulle, dit Arnould, en conformité d'une règle universelle ; aucune cour de justice ne peut, sans manquer à un devoir élémentaire, donner son concours à l'exécution d'un pacte fait en violation du statut qu'elle doit appliquer : donc toute assurance contractée au mépris des lois anglaises prohibant l'importation ou l'exportation d'une marchandise est nulle en Angleterre (3). On est un peu moins sévère aux Etats-Unis (4). Mais soit en droit anglais, soit en droit anglo-américain, on peut valablement assurer une marchandise importée ou exportée en violation des lois fiscales étrangères (5).

L'assurance du profit espéré des marchandises est, depuis longtemps, licite en Angleterre (6). Elle peut être faite par police ouverte et par police fermée (7). Mais, pour qu'elle sorte à effet, l'assuré doit établir : 1° que, à un moment quelconque, des marchandises dont il comptait tirer un profit ont été exposées aux risques prévus par le contrat (8) ; 2° que, sans la fortune de mer, le profit eût été réalisé, tout au moins probablement *(probably at least)* (9). Aux Etats-Unis il n'est pas nécessaire d'établir même la probabilité d'un profit actuel pour que l'assurance sur profit espéré sorte à effet (10).

v. Inglis, 8 East, 373, etc.), but also enables the alien evemy, so licensed, to sue upon the policy, not only in the name of the agent, but in his own (Usparicha *v.* Noble, 13 East, 332).

(1) Gibson *v.* Service, 5 Taunt. 433. — (2) V. pour le droit anglais, Arnould II, p. 699 ; pour le droit américain, Kent III, p. 267, Phillips I, n. 282 et 909. *Junge* The sanctissima Trinidad, 7 Wheaton, 283 et Wilbraham *v.* Wartnaby, 1 L. and W. 144. — (3) Lever *v.* Fletcher, Park on Ins. 507 ; Planche *v.* Fletcher, 1 Dougl. 251. — (4) Où l'on admet la validite de l'assurance si les intéressés ne connaissaient pas encore, au moment du contrat, la promulgation de la loi prohibitive (cf. Phillips, I, n. 907). — (5) Et la marchandise peut même être assurée directement contre les conséquences de cette violation. *Sic* Arnould II, p. 681 et 682 ; Phillips I, n. 908. Mais v. en sens contraire, pour le droit anglais, Marshall on Ins. 55 ; pour le droit anglo américain, Kent III, 263, 265. — (6) V. à ce sujet, dans Arnould I, p. 38, une remarquable apologie de la loi anglaise par Lawrence (Barclay *v.* Cousins, 2 East 544). — (7) Eyre *v.* Glover, 3 Camp. 276. — (8) Halhead *v.* Young, 6 E. and B. 312. — (9) Grant *v.* Parkinson, Park, 402 ; Henrickson *v.* Margitson, 2 East,549, etc. — (10) In the United

Les drawbacks et les primes d'exportation accordés à certaines marchandises peuvent être compris dans leur valeur assurable (1).

La simple perspective d'une participation au bénéfice de la prise, quoique n'étant fondée sur aucune loi, peut-elle être la matière d'une assurance au profit du capteur? La question est résolue affirmativement aux Etats-Unis par Phillips (2), en Angleterre par lord Mansfield (3); mais d'autres jurisconsultes anglais inclinent vers la solution négative (4).

Le code espagnol de 1885 a cherché une transaction entre les principes du dix-septième et les idées du dix-neuvième siècles. « Peut être l'objet d'une assurance maritime, a-t-il dit (art. 743 § 7), le bénéfice probable *(el beneficio probable)* ». « Cette assurance sera régie par les conventions arrêtées entre les parties, mais il faudra mentionner dans la police : 1° l'évaluation exacte du bénéfice assuré, pour le cas où la cargaison serait parvenue heureusement et vendue au port de destination; 2° l'obligation de réduire l'assurance si plus tard le prix de vente, décompte fait des frais et du fret, comparé au prix d'achat, donne une plus-value inférieure à l'évaluation » (art. 748).

En Hollande, l'assurance maritime peut avoir pour objet le profit espéré (art. 593 c. hol.). Cette assurance est réglée par les articles 612 à 615 du code néerlandais (5). Le contrat est nul s'il a pour

states, it is not necessary to show that there would actually have been a profit in order to constitute an insurable interest in profits (Phillips I, n. 318). *Sic* Loomis *v.* Shaw, 2 Johns. Cas. 36; Mumford *v.* Hallett, 1 Johns. 433, etc.

(1) Arnould I, p. 324; Phillips II, n. 1235. — (2) I, n. 323. — (3) Le Cras *v.* Hughes, Park, 406. — (4) Lord Eldon (Lucena *v.* Craufurd, 5 B. and P. 269), lord Ellenborough (Routh *v.* Thompson, 11 East, 432), C. J. Tindal (Devaux *v.* Steele, 6 Bing. N. C. 370). — (5) On peut (art. 612) faire assurer les marchandises pour la valeur qu'elles auront au lieu de destination, y compris tous les frais faits jusqu'au moment du chargement et même la prime d'assurance, sans qu'il soit besoin d'une évaluation spéciale de chaque objet. La valeur reelle des objets assurés (art. 613) peut aussi être augmentée du fret, des droits d'entrée et autres frais qui doivent être acquittés en cas d'heureuse arrivee à destination; mais le prix du fret, les droits de douane, les frais de déchargement et tous autres frais faits à l'arrivée des marchandises ne sont compris dans la valeur assurée que si la police en fait la mention expresse. Si les marchandises n'arrivent pas à bon port (art. 614), l'assurance stipulée pour les frais auxquels aurait donné lieu le déchargement reste sans effet pour cette partie de l'assurance; elle est annulée, quant à ce, pour la totalite, si les marchandises perissent en entier; et, si elles sont seulement avariées, pour le fret et les frais divers qu'il y a lieu de déduire: mais, si le fret a été payé d'avance, suivant la convention, l'assu-

objet les choses dont le trafic est prohibé par les lois ou règlements et les navires soit nationaux, soit étrangers, employés au transport des choses dont le trafic est prohibé (art. 600). Le jugement rendu par un tribunal étranger qui confisque des marchandises assurées comme neutres, en déclarant qu'elles n'ont pas le caractère de neutralité, ne peut pas être opposé par l'assureur à l'assuré si celui-ci justifie qu'elles sont vraiment neutres (art. 658) (1). De même en droit portugais (art. 1700, 1717 à 1720 (2), 1706, 1782 c. port.).

Au Brésil, le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet le profit espéré, non évalué ; mais valable si le montant du profit a été déterminé : il est encore nul s'il a pour objet les choses d'un commerce illicite ou les navires soit nationaux, soit étrangers qui transportent ces objets (art. 677 et 686 c. brés.).

Les codes de Buenos-Ayres (art. 1319) et de l'Uruguay (art. 1329) permettent d'assurer le profit espéré *(el lucro esperado)* (3). Le contrat est nul s'il a pour objet les choses dont le trafic est prohibé par les lois et règlements de l'Etat *(del Estado)* et les navires nationaux ou étrangers employés au transport de ces choses (art. 1330 c. arg.. 1340 c. urug.).

Les codes de Costa-Rica (art. 825), du Mexique (art. 674) et du Pérou (art. 911) prononcent, dans un même article, la nullité des assurances faites sur le profit espéré et sur les choses d'un commerce illicite.

C'est, au Chili, une règle commune aux assurances maritimes et aux assurances terrestres que les profits ou bénéfices espérés, comme les objets de commerce illicite, ne peuvent être la matière de notre contrat (art. 522 c. chil.). Le législateur, précisant sa pensée dans le titre de « l'assurance maritime », défend d'assurer « les choses appartenant à des sujets de nation ennemie et le na-

rance subsiste pour cette avance, sauf par l'assuré qui réclame indemnité à prouver le paiement fait par avance. Lorsqu'il y a assurance sur le profit espéré (art. 615), il sera évalué séparément dans la police, avec désignation des marchandises sur lesquelles il est espéré, à peine de nullité. Dans le cas d'une évaluation en bloc de l'objet assuré, avec stipulation expresse que l'excédant de sa valeur sera considéré comme profit espéré, l'assurance n'est valable que pour la valeur des objets assurés ; mais l'excédant sera réduit à la quantité du profit espéré qu'on pourra prouver ».

(1) Nous devons remarquer que la loi hollandaise n'interdit pas l'assurance de la propriété ennemie » (Hoechster et Sacré, II, p.557). — (2) L'art.1719 c. port.exige que l'avance du fret, dont il est parlé dans l'art.614 c.hol., soit mentionnee dans la police.— (3) *Junge* art.1344 à 1348 du code arg., 1354 à 1358 du code urug., qui reproduisent à peu près textuellement les art. 612 à 615 du code hollandais.

vire s'occupant habituellement de contrebande ainsi que les dommages pouvant résulter de l'exercice de la contrebande » (art. 1218 c. chil.). De même dans les républiques du Honduras (art. 520 et 1215 c. hond.), du Salvador (art. 451 et 1135 c. salv.), de Guatemala (art. 411 et 1091 c. guat.).

Les codes de la Turquie (art. 192) et de l'Egypte (art. 190 § 1) défendent d'assurer le profit espéré des marchandises.

La loi belge permet d'assurer le profit espéré des marchandises. Le bénéfice d'affrètement, c'est-à-dire la différence de fret gagnée par celui qui affrète un navire en bloc et le frète ensuite soit en bloc, soit en détail, peut être assuré au même titre (art. 168 l. 21 août 1879) (1).

Le code allemand (art. 783) permet d'assurer « le profit espéré des marchandises au port de destination ». Ce profit espéré ne doit être réputé compris dans l'assurance des marchandises, même quand la valeur d'assurance des marchandises a été fixée, qu'en cas de convention expresse. Dans le cas où le profit espéré est compris dans l'assurance, si la valeur d'assurance est évaluée, mais qu'on n'ait pas déterminé quelle partie de l'évaluation représente le profit espéré, on doit admettre que 10 0/0 de cette évaluation représente ce profit. Lorsque le profit espéré est compris dans l'assurance et qu'il n'a pas été fait d'évaluation, ce profit est réputé équivaloir à 10 0/0 de la valeur d'assurance des marchandises (art. 805). Si le profit espéré est assuré séparément sans que la valeur d'assurance soit évaluée, on doit admettre, dans le doute, que la somme assurée représente également la valeur d'assurance (art. 806) (2).

(1) Même d'après la jurisprudence antérieure à 1879 (Bruxelles, 28 juillet 1873 et cass. belg. 23 juin 1874. Rec. d'A. 74. 1. 220 et 75. 1. 85), « peuvent être valablement assurés tous les frais payés irrévocablement par le chargeur lors de la mise à bord, qui concourent à fixer la valeur réelle que la marchandise assurée représentait véritablement pour lui au lieu du chargement. Il en est notamment ainsi pour les frais de transport à bord et les gages de l'équipage, qu'il a dû payer par anticipation et à tout événement au port de départ. Il en est ainsi même quand l'assurance a été consentie aux conditions de la police d'Anvers ». — (2) On lit encore dans les *conditions générales* de 1867, revisées à Brême en 1875 : « Dans le cas où le profit esperé a été assuré avec les marchandises *(y compris le profit espéré)*, ceiui-ci est réputé representer 10 0/0 de la valeur des marchandises. Si l'assure veut faire assurer un profit plus élevé par une assurance séparée, il devra fixer le taux du profit » (art. 27 § 3). « Le profit espéré *(Imaginairer Gewinn)* peut être assuré séparément des marchandises et évalué à part. Mais dans ce cas l'assuré doit indiquer sur quelles marchandises le profit est attendu, si, ou et comment elles ont éte assurées par lui ou pour son compte ; dans le cas contraire, les marchandises sont réputées assurées franc d'ava-

Le profit espéré des marchandises peut être assuré en Suède ; mais on n'y peut pas faire d'assurance sur les munitions et provisions de guerre appartenant ou destinées aux ennemis du royaume (v. art. 186 à 188 c. suéd.). De même en droit finlandais (art. 172 et 173 c. finl.). L'article 177 du code finlandais implique la légalité de l'assurance d'effets compris sous la dénomination de contrebande de guerre (1).

Le projet de code maritime danois permet d'assurer le profit espéré des marchandises.

D'après l'article 893 du code russe (2), « il est défendu de faire assurer les marchandises et autres objets dont l'importation ou l'exportation est prohibée, ou qui ont fraudé les droits. La société d'assurances n'est tenue à aucun paiement de la marchandise prohibée ou transportée en fraude qui serait perdue ou confisquée envers celui qui n'en aurait pas fait la déclaration ».

L'ancien droit italien permettait aux marchands de faire assurer le profit espéré de leurs marchandises (3). Cette permission, qui ne leur était plus accordée par le code de 1865, leur fut rendue dix-sept ans plus tard. Il est vrai que l'article 606 du nouveau code n'autorise pas nommément l'assurance du profit espéré. Mais si l'on veut bien combiner l'article 606 § 7 avec l'article 594 § 3 et l'article 607, on verra que cette convention n'est pas défendue.

1365. Plusieurs codes étrangers comprennent expressément les droits de commission parmi les objets qui peuvent être la matière d'une assurance maritime. La chambre des députés, par l'organe de M. Peulevey, tenta, mais inutilement, on l'a vu (n. 1361), d'introduire une semblable disposition dans le code français. Il est néanmoins hors de doute que « les droits de commission à gagner » peuvent faire chez nous, comme chez nos voisins d'outre-Rhin, l'objet d'une assurance légale. Pourquoi le commissionnaire ne pourrait-il pas faire assurer un droit de commission

lies, sauf le cas d'échouement. Si les marchandises sont perdues, que ce soit par cas fortuit ou par suite d'un sacrifice volontaire pour le salut commun, l'assureur paie à titre de perte totale le profit perdu ou au moins, en cas de sacrifice volontaire, la part du profit qui n'est pas remboursee par voie de contribution. Si les marchandises ont été vendues dans un port de relâche, le profit réalisé vient en déduction du profit assuré. Si les marchandises atteignent le lieu de destination, mais en etat d'avaries, l'assureur paie le profit dans la même proportion que la perte reconnue sur les marchandises, pourvu que le tout ne dépasse pas le préjudice réel de l'assuré » (art. 29).

(1) En se bornant à prescrire d'en désigner exactement l'espèce et la nature aux assureurs. — (2) Trad. et num. par A. de St.-Joseph. — (3) Targa, c. 42, n. 5 ; Roccus, *not.* 31 ; Santerna, *pars* 3, n. 40 ; Scaccia, *de cambiis*, quest. 1, n. 169, etc.

stipulé pour les marchandises qui lui ont été consignées ? Son intérêt est hors de doute, puisque les choses mêmes sur lesquelles il exercerait, le cas échéant, son privilège (cf. art. 95 co.), peuvent être avariées ou détruites par une fortune de mer. Toutefois nous ne concevrions pas cette assurance sans une détermination suffisante, faite en temps opportun, des marchandises sur lesquelles la commission serait à gagner.

Le courtier peut-il faire assurer ses droits de courtage? Incontestablement, à notre avis. Cette assurance sera-t-elle « maritime » ? Oui, toutes les fois que, aux yeux du juge, la prévision du risque maritime aura été la raison déterminante de l'assurance (v. ci-dessus, n. 1338 *bis*).

L'article 783 du code allemand classe, parmi les choses qui peuvent être « notamment assurées » les droits de commission à gagner. Lorsque le droit de commission est compris dans l'assurance sans qu'une évaluation ait été faite, il est réputé équivaloir à 2 0/0 de la valeur d'assurance des marchandises. Mais, comme le profit espéré, il n'est pas présumé avoir été compris dans l'assurance des marchandises (art. 805) (1).

La loi belge du 21 août 1879 (art. 168) décide que l'assurance peut avoir pour objet « le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations » (2).

Le code civil du Bas-Canada (art. 2493) mentionne expressément les « commissions » après les profits.

D'autres codes, sans mentionner spécialement les droits de commission, déclarent, en termes généraux, assurables soit les frais qui, en vertu de lois ou de conventions, doivent être payés pour le compte du navire, du fret ou de la cargaison (code suédois), soit toutes créances qui, selon la loi ou la convention, doivent être affectées sur le navire, le fret ou la cargaison (code finlandais).

(1) L'art. 30 des *conditions générales* de 1867, révisé à Brême en 1875, s'exprime ainsi : « La commission à gagner peut être assurée pour une somme fixe, ou tant pour cent sur le prix de vente. Il doit y avoir une désignation spéciale des marchandises sur lesquelles la commission est à gagner ; mais il n'est pas nécessaire d'indiquer l'assurance de ces marchandises. Si les marchandises périssent, l'assureur paie la commission assurée et il en est de même si, les marchandises étant vendues dans un port de relâche, la commission est perdue pour l'assuré ; autrement la commission gagnée est à déduire. Si les marchandises arrivent à destination en état d'avaries, la perte sur la commission est réglée suivant les conditions ordinaires, proportionnellement à la perte sur la valeur *brute* des marchandises. — Un courtage à gagner peut de même être assuré. Mais si les marchandises arrivent à destination, la perte du courtage, même par fortune de mer, ne donne aucun recours contre l'assureur du courtage ». — (2) V. les réflexions que contient sur cette innovation législative le rapport à la chambre des représentants (annuaire de législ. étrang., ann. 1880, p. 547).

Profits and commissions are similar instances of insurable interest, a dit Arnould (1). Aux Etats-Unis, Phillips enseigne (2) que le consignataire peut d'avance, *in anticipation of the consignment*, faire assurer le montant de ses commissions et que la réalisation même de la consignation donne vie à l'assurance.

1366. « Toute personne intéressée peut faire assurer...le coût de l'assurance », poursuit l'article 334. Comment expliquer cette addition à l'article 334, quand l'article 342 permettait déjà de faire assurer le coût de l'assurance ? M. Griolet nous l'apprend en ces termes (3) : « l'art. 342, relatif aux réassurances, indique incidemment que l'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. Il a paru qu'il y avait intérêt à réunir dans un même article tous les objets dont l'assurance est permise. Le paragraphe 2 de l'article 342 fait double emploi avec la disposition actuelle de l'article 334. Mais on n'a pas cru devoir en proposer l'abrogation pour éviter toute fausse interprétation ». Toutefois M. L Morel fait observer (*Rev. crit.* 1886, p. 660) que l'article 342 permettait à l'assuré, seul, de faire assurer le coût de l'assurance, tandis que l'art. 334 donne la même latitude à toute personne intéressée, c'est-à-dire à tous ceux qui, ayant pu faire l'avance du coût de l'assurance, voudraient s'en faire garantir pour leur compte personnel.

Certains docteurs avaient pensé que la prime, étant le prix du péril, ne pouvait devenir elle-même la matière d'une assurance (4). Cependant l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art, 20) permit de la faire assurer, parce que, dit Emérigon (5), « la prime fait partie des frais de la mise hors ou de la facture ». En effet, si, parmi les dépenses de mise hors, celle-ci n'était pas susceptible d'être assurée, on ne pourrait toucher, après avoir fait assurer une marchandise de 100,000 francs à son maximum, c'est-à-dire pour sa valeur de 100,000 fr. (nous faisons abstraction en ce moment du profit espéré), que cette valeur réduite du montant de la prime, soit par exemple de 15 0/0, si la prime est de 15 0/0. Voilà donc un risque, celui du découvert par l'obligation de payer la prime, que l'assuré court, et un risque subordonné aux fortunes de mer.

L'assureur du principal peut-il assurer la prime ? Les anciens auteurs agitaient cette question. Quelques-uns d'entre eux ne pouvaient pas comprendre comment, d'une main, l'assureur recevrait

(1) Although in the second of these two instances there is generally a total absence of ownership of the chattel from which the commissions are derivable. — (2) n. 310. *Sic* Putnam *v.* Mercantile mar. ins. co., 5 Metc. 386. — (3) Rapport précité, p. 35, note 1. — (4) Wolff, § 679. — (5) Ch. VIII, sect. XII.

une prime qu'il lui faudrait restituer de l'autre (1). Emérigon répondit qu'aucun texte n'empêchait de faire assurer la prime par l'assureur du principal et que le commerce avait depuis très longtemps usé de cette faculté (2). Aujourd'hui la question n'est plus débattue.

Aujourd'hui comme au temps d'Emérigon (3), il n'y a pas lieu de présumer que l'assurance de la prime soit comprise *ipso jure* dans celle du principal. Le coût de l'assurance n'est donc pas assuré, dès que le contrat ne renferme aucun pacte à cet égard.

La section XIII du chapitre VIII du traité des assurances d'Emérigon est intitulée *Primes des primes*. Cette prime, que je m'astreins à payer pour faire assurer le coût de mon assurance principale, je puis encore la faire assurer, ainsi que le coût de l'assurance contractée pour faire assurer cette seconde prime, et ainsi de suite. On arrive à réduire de plus en plus et même à supprimer la retenue que l'assureur aurait opérée en cas de perte. C'est pourquoi, bien que ce genre d'assurances ne se présume pas, on répute la prime des primes assurée s'il est convenu sous une forme quelconque que la prime ne sera payable qu'en cas d'heureuse arrivée (4).

L'assureur, à vrai dire, s'exposant à ne rien recevoir en cas de perte, pas même le prix du péril, ne se contentera pas aisément du tarif normal ; il exigera généralement, pour se dédommager de ses remboursements éventuels, une surprime plus ou moins déguisée.

Personne ne confondra, bien entendu, le coût de l'assurance avec ce que la disposition finale des deux polices « françaises » appelle « les frais du contrat ». Les « frais du contrat » sont tout simplement, dans la langue des assureurs, le coût de la police même, du timbre et de la taxe fiscale (5).

1367. On assure de même, en droit anglais (6) et anglo-américain (7), la prime et la prime des primes (*premiums of premium*). L'Angleterre et les Etats-Unis, contrairement à la pratique française, font entrer le coût de l'assurance en ligne de compte pour déterminer la valeur assurable des marchandises à défaut d'évaluation dans la police (8). Le code civil du Bas-Canada (art. 2493)

(1) Cf. Pothier, n. 34. — (2) « Cet usage est consacré, disait-il, dans les formules imprimées de Rouen et de Nantes ». — (3) Ch. VIII, sect. XII § 3. — (4) Cf. Pardessus, III, n. 790. — (5) Les polices « françaises » sur corps et sur facultés laissent ces frais a la charge des assurés. — (6) V. Arnould, I, p. 320. *Besides the premium*, fait observer Arnould, *it is requisite to cover the expences of the policy* (frais du contrat).— (7) Phillips (II, n. 1221) développe cette proposition : *in all cases the premium paid for the insurance constitutes a part of the insurable interest.* — (8) Cf. Arnould, ib., p. 317.

énonce expressément que l'assurance peut être effectuée sur les primes d'assurance. On retrouve une disposition analogue dans les codes espagnol (art. 749), de Costa-Rica (art. 792), du Mexique (art. 648), du Pérou (art. 872), du Chili (art. 1217), du Honduras (art. 1214), de Guatemala (art. 1090), du Salvador (art. 1134), de la Belgique (art. 15 l. 11 juin 1874), de la Turquie et de l'Egypte (art. 187 c. t., 185 c. ég.). L'article 783 du code allemand n'a pas compris dans son énumération des objets « notamment assurables » le coût de l'assurance (1); mais l'article 800 énonce que « les frais d'assurance » peuvent être assurés avec le navire ou séparément et l'article 803 regarde comme valeur d'assurance des marchandises à défaut d'estimation conventionnelle la valeur que les marchandises ont au lieu du chargement, « y compris les frais d'assurance » (2). L'article 422 du code italien permet de faire assurer la prime de l'assurance.

1368. « Et généralement, poursuit l'article 334, toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation ». Le législateur de 1807 avait dit : « et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation ». L'ancien texte, quoique plus compréhensif en apparence, ne disait pas ce qu'il semblait dire et l'on devait toujours se demander si la convention litigieuse était autorisée par l'article 334 ou défendue par l'article 347. Le législateur de 1885 n'ayant maintenu qu'une seule prohibition dans le nouvel article 347, il est évident que ces mots « toutes choses estimables, etc. » doivent être entendus dans un sens très large.

L'ordonnance de 1681 (l III, tit. V, art. 10) prohibait toute assurance « sur la vie des personnes ». Cependant des arrêts du Conseil, le 3 novembre 1787 et le 21 juillet 1788, autorisèrent une compagnie d'assurances sur la vie. Un décret du 24 août 1793 défendit, il est vrai, d'établir de semblables compagnies sans la permission du corps législatif. Il est assez difficile de déterminer quelle fut au juste, en 1807, l'intention du législateur. Toutefois, comme il ne s'était pas expressément prononcé, la cour de Limoges appliqua les véritables principes en décidant le 1er août 1836 que cette espèce de conventions n'était pas défendue. Quel-

(1) La proposition d'ajouter ces mots à l'article fut écartée dans les conférences de Hambourg. — (2) *Junge* art. 801 (v. ci-dessus n. 1357). — L'art. 186 du code finlandais décide également que, pour évaluer la marchandise assurée, on ajoute à sa valeur le montant des frais faits pour son assurance. — Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay énoncent qu'il est licite de faire assurer les marchandises pour leur valeur intégrale au moment du chargement, *comprendido el premio del seguro* (art. 1344 c. arg., 1354 c. urug.).

ques années plus tard, le législateur lui-même (l. 4 juin 1850, art. 37, § 3) en reconnut implicitement la légalité (1). Dès lors pourquoi ne pourrait-on pas s'assurer contre les risques d'un voyage maritime? La cause de ce contrat, inspiré par un juste sentiment de prévoyance, est assurément licite et le caractère maritime n'en saurait être contesté (2). Tandis que les autres contrats d'assurance sur la vie sont, en général, réglés par les dispositions du code civil (3), celui-ci devrait être, à notre avis, réglé par les dispositions du titre X du livre II du code de commerce.

« Tous navigateurs, passagers et autres pourront faire assurer la liberté des personnes... », disait l'Ordonnance (art. 9, ib.). La liberté des personnes, c'était le prix du rachat. Cette convention serait licite aujourd'hui comme autrefois ; les navigateurs exposés à être pris dans les mers de l'extrême Orient par les pirates chinois pourraient évidemment faire assurer leur liberté.

La traite étant autorisée dans l'ancien droit français, les négriers pouvaient faire assurer contre tous les risques maritimes les nègres, envisagés comme « meubles » (4) et comme « choses susceptibles d'estimation » (5). Des assureurs essayèrent bien de soutenir devant l'amirauté de Marseille et devant le parlement d'Aix « que les nègres étaient des hommes incapables de devenir la matière d'une assurance » ; mais ils perdirent leur procès (6). Aujourd'hui si la traite des noirs n'est pas, comme l'a toujours soutenu l'Angleterre, un crime du droit des gens, la prohibition d'un pareil trafic est du moins (7) « une règle établie de droit maritime, incorporée comme principe dans le code international du consentement de toutes les nations ». Elle a été notamment signalée comme un acte de commerce « illicite » par le traité franco-anglais du 29 mai 1845 (art. 8). Par conséquent, les profits de ce trafic ne peuvent pas être légitimement assurés d'après le droit public français (8).

L'assuré peut-il faire assurer la solvabilité de l'assureur? L'ordonnance de 1681 le lui permettait expressément (l. III, tit. VI,

(1) *Junge* civ. rej. 15 décembre 1873. D. 74. 1. 114. — (2) Est licite, d'après un jugement d'Anvers du 3 décembre 1883 (qui vise, il est vrai, l'art. 41 § 3 de la loi belge du 11 juin 1874 sur les assurances en général), l'assurance contractée par l'armateur sur la vie des gens de l'équipage de son navire (*Journ. du dr. intern. privé*, 1886, p. 364). — (3) Même arrêt de la Cour de cassation. — (4) Art. 44 du code noir. — (5) Pothier, n. 28. — (6) Mars 1776 et mai 1778. — (7) Message du président Tyler au congrès de Washington (27 février 1843). — (8) Mais rien n'empêcherait, bien entendu, d'assurer la vie de nègres qui, ayant loué leurs services sur un point quelconque du globe, seraient transportés sur des navires de commerce en vertu d'un marché librement conclu.

art. 20) et le code ne le lui a pas défendu. Ainsi que l'enseignait Emérigon (1) d'après Santerna (2), celui qui assure cette solvabilité ne devient pas caution des assureurs, puisqu'il s'oblige non en leur faveur et pour leur rendre service, mais directement en son nom propre et sans leur participation : c'est une obligation conditionnelle d'une espèce particulière, qu'il ne faut pas confondre avec le cautionnement proprement dit. Cependant Valin et Pothier (3) permettaient à cet assureur *sui generis* d'opposer le bénéfice de discussion, s il n'y avait renoncé. Emérigon, sans adopter cet avis, croit que l'insolvabilité du premier assureur devrait être constatée « jusqu'à un certain point » avant qu'on fût en droit d'agir contre le second. Nous le croyons aussi. Cette insolvabilité serait sans doute établie par une sentence du juge suivie d'un commandement inutile ; mais elle pourrait l'être par d'autres moyens, la loi n'ayant pas enchaîné la liberté du juge (4).

Si l'assuré, dit Émérigon (ch. VIII, sect. XVI), peut faire assurer la solvabilité de l'assureur, pourquoi l'assureur ne pourrait-il pas faire assurer la solvabilité de l'assuré, débiteur de la prime? Cependant Valin contestait ce droit à l'assureur : « cette assurance, disait-il, ne me paraît pas plus licite que celle du profit maritime en cas de prêt à la grosse ». Cette objection, qui n'arrêtait pas Emérigon, ne pourrait plus même être faite depuis la promulgation de la loi du 12 août 1885.

La jurisprudence contemporaine reconnait la validité de ces sortes d'assurances (5).

En tout cas et d'une façon très générale, tous ceux dont la créance est, en quelque façon, attachée au sort du navire (les ouvriers, par exemple, et les fournisseurs) peuvent faire assurer la légitime espérance qu'ils ont fondée sur le retour du gage en vue duquel ils avaient contracté (6).

1369. En droit anglais, les assurances de solvabilité, quoique n'étant pas formellement prohibées par le statut 19 Geo. 2, c. 37 ni même proscrites par le *common law*, ne sont pas en usage : elles grèveraient une expédition maritime de trop grands

(1) Ch. VIII,sect. XV. — (2) Pars 3, n. 56. — (3) n. 33. — (4) M. Em. Cauvet nous paraît se placer sur un terrain trop étroit (I, n. 303). — M. de Valroger ne voit dans l'assurance de la solvabilite « qu'un simple cautionnement regi par les principes du droit civil » (III, n. 1469). Toutefois il avoue (ib. n 1495) que cet assureur diffère à certains égards de la simple caution. — (5) Conf. Paris, 3 fevrier 1885, D.85,2, 184. — (6) « L'engagement personnel, remarque M. L. Morel, s'il continue à subsister après la perte du navire, cesse alors d'appartenir à l'assuré, dont les droits, par suite du delaissement, passent tout entiers à la personnne de l'assureur qui a ré pondu de la perte du gage » (*Rev. crit.* 1886, p. 662).

frais. D'ailleurs on atteint le même but soit par une double assurance, comme l'indique Marshall, soit plutôt, comme le conseille Benecke, en obtenant du *broker* une stipulation de *ducroire.*

The party insured has an insurable interest in the solvency of his underwriters, dit Phillips (1), *since they are conditionally responsible to him.*

L'article 618 du code hollandais est ainsi conçu : « En cas d'assurance contre les risques d'esclavage, on stipule une somme pour la rançon de la personne assurée. Si le rachat a lieu pour une somme moindre, la différence profite à l'assureur ; si la rançon est plus élevée, l'assureur ne peut exiger que la somme portée dans la police ».

Le nouveau code espagnol (art. 749) permet expressément à l'assuré d'assurer la solvabilité de l'assureur.

Le code de Costa-Rica permet d'assurer la liberté des navigateurs et règle minutieusement (art. 791) la forme de cette convention. Il permet en outre d'assurer la solvabilité des assureurs (art. 792). De même au Mexique (art. 647 et 648 c. mexic.). Le code péruvien (art. 872) permet d'assurer la solvabilité des assureurs.

Les codes de Buenos-Ayres (art. 1319) et de l'Uruguay (art. 1329) rangent parmi les objets qui peuvent être notamment assurés « la libertad de los navegantes o pasajeros (2) ».

L'article 686 du code brésilien décide qu'une assurance ne peut pas être faite sur la vie d'un passager libre.

Le code chilien, au titre de l'assurance maritime, énonce (art. 1217 § 7) que ce contrat a pour objet la vie et la liberté des matelots et passagers. Après quoi il décide (art. 1240) que « la police d'assurance sur la vie se règlera conformément aux prescriptions » de l'art. 573 (3). Il décrit ensuite avec soin (art. 1241) la forme spéciale de la police d'assurance de la liberté des personnes. Que l'assurance soit terrestre ou maritime, l'assuré peut toujours faire assurer le risque de l'insolvabilité de l'assureur (art. 523). De même au Honduras, au Salvador, à Guatemala.

Par les mots « sans préjudice des dispositions de livre Ier relatives aux assurances sur la vie », qui terminent l'article 168 de la

(1) I, n. 205. Cf. ib. n. 206 sur l'assurance indirecte de la solvabilité par la double assurance *in simultaneous polices* (cf. Wiggin *v.* Suffolk Ins. co., 18 Pick. 145).— Mentionnons l'article 2473 du code civil du Bas-Canada, d'après lequel « les choses corporelles et celles qui ne le sont pas, de même que la vie humaine et la santé peuvent être l'objet d'un contrat d'assurance ».— (2) Les articles 1350 c. arg., 1360 c. urug. sont calqués sur l'article 618 c. holl. — (3) Placé dans la partie générale et sous la rubrique « de l'assurance sur la vie ».

loi du 21 août 1879, le législateur belge a entendu dire que les personnes exposées aux risques de mer pouvaient se faire assurer sur la vie (1). L'article 6 § 1 de la loi belge du 11 juin 1874 est ainsi conçu : « Un créancier peut faire assurer la solvabilité de son débiteur; l'assureur (de la solvabilité) pourra se prévaloir du bénéfice de discussion, sauf convention contraire ».

On admet sans difficulté, au-delà du Rhin, l'assurance de la solvabilité de l'assureur; mais ce n'est pas là, d'après l'éminent jurisconsulte Lewis (II, p. 188), une assurance maritime.

Si le créancier, dit l'article 440 du code italien (2), a fait assurer la solvabilité de son débiteur, l'assureur, avant de payer la somme assurée, a le droit d'exiger que le débiteur soit discuté conformément aux articles 1908 à 1910 c. civ. L'assureur, qui paie la somme assurée, est subrogé aux droits de l'assuré contre le débiteur (3).

1370. L'ordonnance de 1681 disait : « Il sera loisible aux assureurs de faire réassurer par d'autres les effets qu'ils auront assurés... ». « Les primes des réassurances pourront être moindres ou plus fortes que celles des assurances » (l. III, titre VI, art. 20 et 21). Le code a répété : « L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés... La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance » (art. 342 § 1 et 3). Qu'est-ce que la réassurance? Voici la définition d'Emérigon (ch. VIII, sect. XIV) : « La réassurance est un contrat par lequel, moyennant une certaine prime, l'assureur se décharge sur autrui des risques maritimes dont il s'était rendu responsable, mais dont il continue cependant d'être tenu vis-à-vis de l'assuré primitif ».

En 1807 comme au dix-septième et au dix-huitième siècles, on ne pensait qu'à des réassurances isolées, contractées à prix débattus, postérieurement à l'assurance (4). Depuis cette époque, le cercle de la réassurance s'est agrandi.

Toutes les compagnies modernes d'assurances maritimes ont éprouvé le besoin de se protéger par des traités de réassurance contre l'éventualité d'une perte dépassant leur maximum assurable sur un même navire. Les statuts déterminent ce maximum, qui est limité plus étroitement encore, en général, par des règlements d'ordre interieur, variant suivant les voyages et la nature des risques. Parfois, lorsqu'on demande à une compagnie d'assurer au-delà de son *plein*, elle y consent, pour ne pas manquer une opération fructueuse ; mais en même temps, afin de se mettre en

(1) V. l'exposé des motifs et le rapport. — (2) Placé dans le titre XIV du livre I. — (3) Sauf application de l'article 438 § 3 qui, dans le cas d'indemnité partielle, admet l'assureur et l'assuré à concourir. — (4) Cf. de Courcy, *Les deux sortes de traités de reassurance* (Paris, 1885) p. 8.

règle avec ses statuts et pour n'être pas surprise par une catastrophe qui lui ferait perdre l'équilibre, elle contracte une réassurance pour l'excédant de la somme assurée sur le plein. C'est ce qu'on appelle la réassurance de *trop plein* ou d'*excédant*, « le mécanisme auxiliaire le plus utile de l'industrie de l'assureur moderne », a dit M. de Courcy. L'assureur peut aussi transporter au réassureur non plus l'excédant ou le trop plein de ses risques, mais une proportion déterminée d'avance, le quart, le tiers, etc. C'est la réassurance de *partage*, selon laquelle les risques, quels qu'ils soient, sont partagés dans les proportions stipulées. Ce procédé permet à l'assureur de diviser ses risques sans diviser sa clientèle (1). Prenons des chiffres. Le *plein* d'un assureur est de 25.000 fr.; il réassure pour 15.000 f.. par un traité de *trop plein*. Si le sinistre ne dépasse pas 25.000 fr., le réassureur est indemne; au contraire, il est tenu, si la perte excède le plein, de tout le surplus, tant que le chiffre de 40.000 fr. n'est pas dépassé (2). Si c'est un traité de *partage* qu'on a fait, les réassureurs ont garanti les quinze quarantièmes, et sont tenus dans cette proportion non pas seulement des pertes survenues au-delà du plein, mais de toute perte (3).

En outre, l'usage des réassurances par abonnement s'est introduit dans la pratique contemporaine. D'après cette pratique, attestée par un jugement du Havre du 9 septembre 1879 (4), il serait loisible au réassuré par abonnement de diminuer ou d'augmenter ses pleins, comme aussi de se faire réassurer par d'autres, et d'en-

(1) « En outre si l'assureur, ce qui se voit très souvent aussi, obtient du réassureur une bonification, une commission supérieure à ses frais, il y a là, du fait seul du partage des risques, un bénéfice » (de Courcy, id., p. 7. — (2) C'est ce qu'expliquent très bien un jugement du Havre du 25 mai 1880 et un arrêt de Rouen du 4 juillet 1881. Rec. du H. 80. 1. 203; 81. 2. 168. — (3) Mais, d'après M. de Courcy, lorsque la police est alimentée par un chargement dépassant le plein de l'assureur et du réassureur réunis et qu'en cours de chargement, avant la déclaration d'aliment, un incendie détériore la partie chargée, le réassureur peut exciper de ce que la valeur de cette partie, au moment du sinistre, était inférieure au chiffre réservé à l'assureur, pour décliner toute responsabilité dans l'avarie. Au contraire, d'après un arrêt de Rennes du 4 mai 1886 (*Rev. int. du dr. marit.* II, p. 150), il y a lieu de décider que, quelle que soit la valeur de la partie chargée au moment de l'incendie, l'assureur et le réassureur en sont respectivement co-assureurs et doivent contribuer à ses avaries dans la proportion des sommes énoncées par la police de réassurance, comparées à l'aliment total. C'est moins, on le conçoit, une question de droit qu'une question de fait et d'interprétation. Cette divergence entre l'opinion de M. de Courcy et la thèse adoptée par la cour de Rennes impose aux rédacteurs des contrats de réassurance d'excédant l'obligation de prévenir la controverse en se prononçant catégoriquement. — (4) Rec. du H. 1880, 1, 110.

lever ainsi les nouveaux risques, en tout ou en partie, à ses réassureurs par abonnement, *à charge d'aviser utilement ces derniers* (1). Il est à peine utile de faire observer que les réassureurs par abonnement, s'ils veulent se soustraire au péril d'une telle interprétation, peuvent stipuler soit une fixation définitive des pleins, soit le droit exclusif de réassurer jusqu'à concurrence d'une somme déterminée.

Il faut, pour décider si la convention doit être ou non qualifiée réassurance, interroger les principes généraux de la matière. Ainsi l'a fait la cour de Pau le 16 juillet 1859, appréciant le contrat en vertu duquel un membre d'une compagnie d'assurance maritime mutuelle s'était fait assurer par une autre compagnie moyennant une prime fixe contre le risque des cotisations dont il pourrait être tenu envers la première (2).

Le contrat de réassurance, dit expressément la cour de cassation (3), est placé par la loi sur la même ligne que le contrat d'assurance. La même cour, il est vrai, en rejetant le pourvoi dirigé contre un arrêt de Montpellier, a envisagé, le 25 février 1874 (4), non comme un contrat de réassurance, mais comme un pacte d'une espèce particulière participant à la fois de l'assurance, du mandat et de la société une convention par laquelle le *Lloyd méridional* avait declaré réassurer dans certaines proportions tous les risques maritimes assurés ou à assurer par l'*Afrique française*. Mais il faudrait bien se garder d'ériger en règle la plupart des motifs donnés à l'appui de cette solution par la cour de Montpellier. Il importe peu, selon nous, soit que les risques maritimes n'eussent pas été spécifiés, soit que le traité eût été qualifié « non pas de police d'assurance, mais de police d'abonnement de réassurance ». Est-ce que l'indétermination des risques maritimes vicie l'assurance (cf. art. 824 du code allemand) ? si l'on valide, pour les simples assurances, la police flottante (5) ou d'abonnement, pourquoi la proscrire dans les réassurances ?

(1) Nous avouons ne pas très bien comprendre comment les pleins peuvent être arbitrairement diminues au gré du réassuré, même dans les reassurances par abonnement. — (2) « Attendu, dit la cour de Pau, que ces divers traites constituent des contre-assurances maritimes proprement dites, puisque les uns et les autres ont eu pour but d'indemniser L... du dommage qui pourrait résulter pour lui des sinistres de mer et que le risque à courir à cet égard a été l'objet principal de la convention ». Le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté le 3 décembre 1860. S. 61. 1. 468. — (3) Civ. rej. 11 novembre 1862. S. 63. 1. 32. — (4) S. 74. 1. 196. — (5) Mais v. Paris, 24 février 1885. Rec. du H. 1885. 2. 151. « Attendu, dit la cour de Paris, que la convention par laquelle une compagnie d'assurances réassure d'une manière générale tous les risques assurés ou réassu-

La réassurance implique une assurance. Si la première assurance est nulle, la réassurance l'est aussi. Mais il est évident que la nullité de la deuxième convention ne réagit pas sur la première.

1371. Nous voulons bien admettre avec M. Em. Cauvet (1) que la réassurance ne se présume pas (2). Mais nous croyons plus fermement encore qu'il n'y a pas, en cette matière, d'expressions sacramentelles et nous ne saurions blâmer, pour notre compte, une cour d'appel d'avoir, par interprétation de l'intention commune, en allant au fond des choses, qualifié de réassurance un contrat où le mot « réassurance » n'était pas prononcé.

« L'article 342, a dit judicieusement la cour de Paris le 24 février 1885, nem et aucune restriction à la faculté qu'il accorde à l'assureur de faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés ». De ces prémisses, elle déduit cette juste conséquence: c'est qu'il n'y a ni dol ni réticence de la part d'un assureur à faire réassurer par d'autres compagnies l'intégralité des risques à sa charge sans les avertir qu'il n'en conserve aucune part (3).

Quel que soit le mode de réassurance, le premier pacte subsiste sans novation ni altération. La réassurance est étrangère à l'assuré primitif, avec lequel le réassureur ne contracte aucune sorte d'obligation (4).

Toutefois il n'est pas contraire à l'essence du contrat de stipuler que le réassureur paiera directement l'assuré. Mais l'insertion même d'une telle clause dans la police n'impliquerait pas une extinction par novation de l'obligation primitive. Ainsi l'assuré devrait toujours la prime à l'assureur, celui-ci la devrait au réassureur (5). L'assureur aurait toujours un droit propre à réclamer du réassureur l'exécution du contrat.

La réassurance étant étrangère à l'assuré primitif, chaque contrat doit être réglé séparément. Un assureur fait faillite et, grâce au concordat, ne paie qu'un dividende à l'assuré : le réassureur ne pourra pas, lui, payer en monnaie de faillite. Ainsi le jugeait l'amirauté de Marseille dès la première moitié du dix-huitième siècle (6) et l'a jugé, le 15 mai 1872, la cour de Montpellier (7).

rés par une autre compagnie ou toute autre catégorie de risques et non pas tel risque détermine,constitue moins une reassurance proprement dite qu'un contrat *sui generis* tenant de l'assurance de la societé et du mandat, auquel on ne saurait appliquer l'art. 342... ». Quoi ! si l'on réassure « une catégorie de risques » l'article 342 devient inapplicable ! C'est incompréhensible. —

(1) I, n. 295. — (2) Conf. Marseille, 5 juillet 1843 et 21 mars 1863. Rec. de M. t. XXII. 1. 320 ; t. XLI. 1. 150. — (3) La même cour avait rendu un arrêt analogue le 2 janvier 1877 et le pourvoi dirigé contre cet arrêt avait été rejeté le 14 décembre 1880. D. 81. 1. 164. — (4) Emérigon, *loc. cit.* — (5) Em. Cauvet, II, n. 291. — (6) Sentence du 17 décembre 1748. — (7) D. 74. 2. 165.

La réassurance impliquant une assurance, on ne peut pas réassurer plus qu'il ne fut assuré. Mais il est évident qu'on peut réassurer moins. Le réassureur n'est pas tenu d'assumer tous les risques qu'a garantis le réassuré.

La prime de réassurance peut être plus ou moins forte que la prime d'assurance. « Les réassurances, a dit le tribunal de commerce de Marseille le 5 juillet 1843, se font *toujours* à une prime plus élevée que les assurances directes ». C'est une erreur. « Il s'en faut, a dit M. de Courcy (1), que, dans les traités de réassurances, les réassureurs reçoivent toujours la prime qu'ont payée les assurés. Combien j'en ai eu sous les yeux, où la prime subissait des réductions parfois très considérables, jusqu'à 15, 20, 22 1/2, jusqu'à 27 1/2 0/0 » (2) ! Le réassuré tire de cette réduction un bénéfice certain, quoi qu'il advienne, nonobstant le principe d'après lequel l'assurance ne lui doit procurer aucun bénéfice. Mais ce bénéfice particulier est licite, comme l'enseigne M. de Valroger (3). parce qu'il provient uniquement des variations du taux de la prime, qu'il faut abandonner à la liberté des parties.

L'assureur, en se faisant réassurer, doit-il déduire la prime de la somme réassurée ? Oui, d'après Valin (4) et Pothier (5) dans l'ancien droit, d'après M. Boistel (6) dans le nouveau. En cas de sinistre, dit celui-ci, le réassuré ne perdra pas toute la somme qu'il a assurée, puisqu'il compensera la prime à lui due avec une partie de cette somme : il ne peut donc réassurer que sous déduction de cette prime. L'erreur est manifeste : supposons une assurance faite pour 10000 fr., moyennant une prime de 10 0/0, soit de 1000 fr. : en cas de perte, l'assureur ne débourse effectivement que 9000 fr. S'il ne pouvait faire réassurer que 9000 fr., il ne recevrait lui-même du réassureur que cette somme moins la prime (que nous supposons être aussi de 10 0/0), c'est-à-dire 8100 fr. ; il perdrait 900 fr. Si, au contraire, l'assureur peut comprendre dans la réassurance toute la somme assurée, il paiera 10000 fr. à l'assuré, recevra une somme égale du réassureur ; il recevra de l'assuré à titre de prime 1000 fr. et paiera cette même somme au réassureur (7). Donc il évitera seulement une perte (8).

Mais l'assureur ne pourrait pas comprendre dans la réassurance

(1) Brochure precitée, p. 22. — (2) En effet, ainsi que le remarque le même publiciste, « il est loisible au réassuré qui apporte des affaires de peser sur le reassureur, comme à l'assuré de peser sur l'assureur pour obtenir des concessions ». — (3) III, n. 1467.— (4) Sur l'article 20 du tit. VI du liv. III. — (5) n. 35. — (6) Précis, n. 1360.— (7) Nous empruntons cet exemple au precis de MM. Lyon-Caen et Renault, n. 2088. — (8) *Sic* arrêt du parlement de Provence du 18 juin 1762.

la prime de la prime s'il ne l'avait pas lui-même assurée. En effet, lorsque la prime de la première assurance est payable à tout événement, l'assureur ne risque pas de la perdre : en comprenant dans la réassurance une prime qu'il doit gagner inévitablement, il réaliserait un bénéfice. Assurance de 10000 fr., prime de 10 0/0 : l'assureur, au cas de perte totale, ne perd que 9000 fr. Il réaliserait un bénéfice si, ayant réassuré la prime de la prime, il touchait 10000 fr. du réassureur.

Le réassureur est censé connaître les clauses et conditions de la police d'assurance (1). C'est une raison de plus pour que le réassuré ne lui refuse aucun renseignement. Le tribunal de commerce du Havre a jugé le 9 septembre 1870 et, selon nous, bien jugé que le réassureur pouvait exiger la communication des contrats de réassurance par abonnement déjà souscrits par le réassuré et encore en vigueur (conf. ci-dessus n. 1370). Il est d'ailleurs évident que le réassureur n'est pas censé connaître les opérations postérieures au contrat. A la liquidation de ces opérations, il peut assurément exiger la communication la plus complète des livres du réassuré pour vérifier si les applications ont été faites conformément aux traités (cf. Paris, 9 mars 1885. Rec. du H. 1885. 2. 223).

Pothier enseigne (2) que le réassuré, pour se faire payer du réassureur, est obligé de justifier « du chargement et de la valeur des marchandises » (ainsi que de leur perte, bien entendu). Telle est la règle, ajoute Emérigon (3). C'est par une déduction logique de ce principe que le tribunal de commerce du Havre (25 mai 1880) (4) et la cour de Rouen (4 juillet 1881) (5) ont reconnu au réassureur le droit de rechercher comment le règlement s'était fait entre l'assuré et le réassuré et d'invoquer ce règlement pour faire déterminer sa situation à l'égard du réassuré. Le réassureur, ainsi que l'a jugé la cour de Paris le 26 juillet 1877 (6), a toujours le droit de se faire délivrer tout au moins la copie certifiée de la quittance du sinistre afin que sa quote-part d'indemnité soit réglée en conséquence.

Mais, dès le dix-huitième siècle, on avait, introduit dans les polices de réassurance une clause par laquelle le réassureur s'obligeait à payer le réassuré sur la simple exhibition de la quittance

(1) *Jugé* en conséquence par le tribunal de Bordeaux le 1er mai 1848 (Mém. Bord. 1848. 1. 101) que le réassureur ne peut demander la nullité de la police de réassurance sous prétexte que les marchandises auxquelles l'assurance s'applique ne lui auraient pas été declarées (conf. ci-dessous, n. 1464, *notes*). — (2) n. 153 — (3) Ch. XI, sect. IX. — (4) Rec. du H. 1880. 1. 203.— (5) Rec. du H. 1881.2. 168.— (6) Bonneville de Marsangy. 2. 552.

souscrite par l'assuré. Quel est l'effet de cette clause? « Elle constitue, dit Emérigon (1), le réassuré procureur *in rem suam*... Si le premier assureur, trouvant juste la demande de l'assuré primitif, lui paie la perte, dès lors, sur l'exhibition de la quittance, le réassureur doit payer la somme réassurée sans être recevable à opposer aucune exception, attendu le pouvoir libre qu'il avait déféré au réassuré. Il suffit que celui-ci ait agi de bonne foi (2) ». Toutefois, d'après M. Em. Cauvet (3), l'unique effet de la clause serait de mettre à la charge du réassureur la preuve qu'il n'y a pas eu de chargement ou que le chargement n'est pas perdu: autrement, dit cet auteur, « on pourrait exiger l'exécution de purs contrats de gageure ». Cette solution n'a qu'un inconvénient, c'est de remplacer la convention qui fait la loi des parties par une autre convention. N'admet-on pas dans les polices d'assurances proprement dites la validité de la clause qui dispense. en cas de sinistre, l'assuré de produire les pièces justificatives du chargement (conf. Rouen, 21 août 1867. Rec de M. 1869, 2, 160) (4)? C'est au réassureur de ne pas souscrire une clause aussi dangereuse.

Toutefois cette clause ne dispense pas le réassuré du délaissement(dans le cas où le délaissement a été fait par l'assuré primitif),le délaissement n'ayant rien de commun avec la dispense accordée au créancier de fournir certaines preuves à l'appui de sa réclamation(5).

1372. Il ne faut pas confondre la réassurance et la «reprise d'assurance». Un assuré ne veut pas assurer directement la solvabilité de son assureur, craignant de le froisser ou de le discréditer. Il transporte ses droits éventuels contre l'assureur à une personne qui promet de payer au cédant, en cas de sinistre, le montant du dommage éprouvé. L'assuré est payé par celui qui a repris l'assurance, et ce dernier a seul le droit de poursuivre l'assureur (6). Un jugement du tribunal de la Seine du 22 juillet 1850 (7) a très-nettement distingué la reprise d'instance et la réassurance.

(1) Ch. XI, sect. IX. — (2) *Sic* arrêt du parlement d'Aix du 10 juillet 1776. Mais v. arrêt du parlement de Rouen du 30 avril 1765 (Emérigon I, p. 339). — (3) I, n. 299. — (4) *Jugé* en conséquence par le tribunal de commerce de Nantes le 30 août 1865 (Rec. de M. 1866, 2, 80) que la clause du contrat par laquelle le réassureur promet de payer sur le vu de la quittance de l'assure primitif dispense le réassuré de communiquer à ce réassureur et de faire accepter par lui le changement de nom et de pavillon du navire porteur des facultes assurées. — (5) Marseille, 11 septembre 1834. Rec. de M. t. XV, I, 37. Le délaissement au réassureur porte sur les droits transmis au réassuré par le délaissement des objets assurés. — (6) Il est, a dit la cour d'Amiens le 22 février 1845 (B. de Marsangy 2. 65), « subrogé aux droits de l'assuré en cas de sinistre ». — (7) B. de Marsangy, 3. 14. Dans cette affaire, la Paternelle, qui avait repris l'assurance paya le montant de la perte au sinistre et introduisit une instance en remboursement contre l'assureur primitif.

Plusieurs compagnies stipulent formellement que toute reprise d'assurance est interdite, et la nullité de la convention primitive est la sanction de cette prohibition. D'autres compagnies se bornent à stipuler sous une clause pénale que la reprise d'instance leur sera déclarée ; la jurisprudence admet qu'aucune forme particulière n'est prescrite pour cette déclaration (1), mais elle applique à la lettre la clause pénale (2).

1373. La réassurance, prohibée en Angleterre par un *act* de 1746 (19 Geo. 2, c. 37), a été permise par des lois postérieures (27 and 28 Victor., c. 56, s. 1). Les principes du droit français sont, en cette matière, ceux du droit anglais (3). Il existe, chez nos voisins d'outre-Manche, un grand nombre de sociétés qui pratiquent la réassurance du trop plein ou de l'excédant.

Le droit anglo-américain ne diffère pas non plus, en ce point, du droit français. Il a été jugé aux Etats-Unis (4) que l'assuré primitif ne pouvait pas prendre un intérêt dans la réassurance, ce qu'il faudrait juger aussi en France (5). L'ancienne jurisprudence du Massachusetts exigeait, pour la validité de la réassurance, que l'intention de réassurer fût exprimée dans la police ; mais ce formalisme n'avait pas cours dans l'Etat de New-York et parait avoir été délaissé (6). La réassurance est un contrat d'indemnité, et le réassuré peut procéder en équité dès qu'il est lui-même en cause, sans qu'on l'astreigne à payer préalablement le montant de l'assurance primitive (7).

(1) Jugement précité du tribunal de la Seine. — (2) Et les contrats primitifs sont généralement annulés (v. Lyon, 25 mars 1854 et les autres arrêts cités à la table du répertoire de M.B. de Marsangy, v° Réassurance. — (3) Arnould se trompe en croyant que chez nous, contrairement au droit commun des peuples maritimes, l'assureur, en se faisant réassurer, doit déduire la prime de la somme réassurée. C'est l'opinion d'Emérigon qui prévaut aujourd'hui en France (v. n. 1371). — (4) Heckenrath *v.* Am. Mut. Ins. Co., 1 Barb. Ch. R. 363. — (5) Cf. Lyon-Caen et Renault, n. 2087. — (6) Voici la formule à laquelle s'arrête Phillips (I, n. 498) : *an assured may effect reinsurance directly on the insured subject against the risks or any part of the risks insured against in the original policy, without any disclosure in the policy, or otherwise, that it is a reinsurance.* — (7) 1873. Philadelphia Trust Ins. Co. *v.* Fame, Ins Co., 9 Phil. (Pa.) 292. Unit. St. Dig. 1875. — « Le contrat de réassurance, lit-on dans le projet de code civil pour l'Etat de New-York, est celui par lequel l'assureur se fait assurer par un tiers contre la perte ou la responsabilité qu'il encourt à raison du contrat originaire » (art. 1442). « Lorsque l'assureur fait une réassurance, il doit communiquer toutes les déclarations de l'assuré originaire, et aussi tous les renseignements et toutes les informations qu'il possède et qui sont essentiels au risque, qu'il les ait eus avant ou après le premier contrat» (art. 1443). «La réassurance est présumée être un contrat d'indemnité contre la responsabilité, et non pas seulement contre le dom-

L'assureur peut lui-même prendre une réassurance, dit le code civil du Bas-Canada (art. 2477).

L'assureur peut en tout temps faire réassurer les objets qu'il a assurés, dit encore l'article 271 du code hollandais. L'article 1726 du code portugais ajoute : o premio do reseguro pode ser menor, egual ou maior do que o premio do seguro. As suas condiçoes, clausulas o riscos. podem ser as mesmas ou otras. Les rédacteurs du code brésilien (art. 687 § 1) ont reproduit cette disposition de la loi portugaise.

L'article 749 § 1 du code espagnol énonce qu'il est loisible à l'assureur de faire réassurer les effets assurés par lui, en tout ou en partie, avec une prime semblable ou différente. On trouve une disposition analogue dans les codes de Costa-Rica (art. 792), du Mexique (art. 648), du Pérou (art. 872), du Chili (art. 523), du Honduras (art. 521), de Guatemala (art. 412), du Salvador (art. 452) (1), de Buenos-Ayres et de l'Uruguay (art. 658).

Les codes de la Turquie (art. 1187) et de l'Égypte (art. 185) reproduisent en ce point notre article 342.

La loi belge du 11 juin 1874 se borne à dire que « l'assureur peut toujours faire réassurer l'objet de l'assurance » (art. 24).

Parmi les objets qui peuvent être «notamment assurés» d'après l'art 783 du code allemand, se trouvent «les risques que l'assureur a pris à sa charge » (2). On lit dans les conditions générales de de 1867 revisées à Brême en 1875 (art. 49) : « Une réassurance doit être indiquée comme telle : il faut indiquer le temps et le lieu de l'assurance originaire et toutes les circonstances qui ont pu influer sur l'opinion du risque... En cas d'omission, l'assureur par rapport à la réassurance ne doit aucune indemnité, tout en ayant le droit de garder la prime ».

La réassurance est permise par la loi suédoise, mais il doit être exprimé dans le contrat à peine de nullité qu'elle a pour objet une assurance antérieure (3). L'article 175 du code finlandais énonce simplement que, s'il y a réassurance, mention spéciale de cette circonstance doit être faite dans la police.

mage » (art. 1444). « L'assuré originaire n'a aucun intérêt dans le contrat de réassurance » (art. 1445).

(1) A conditiones mas o menos favorables que las estipuladas..., disent les quatre derniers codes. Ces mêmes codes ajoutent : « la réassurance n'eteint pas les obligations de l'assureur et ne confère pas à l'assuré une action directe contre le réassureur.— L'assureur et l'assuré ne peuvent conclure une réassurance... ». — (2) V. sur la réassurance en droit allemand Lewis, *Das deutsche Seerecht*, II, p. 187.— (3) Art. 205 du code suédois, analysé par MM. Hoechster et Sacré II, p. 688.

« L'assureur peut faire assurer par autrui les choses qu'il a assurées, » dit l'article 422 du code italien.

En Autriche Hongrie, d'après l'*assecuranz-regulativ* du 18 août 1880, tout projet de création d'une compagnie doit mentionner si elle est destinée à faire des assurances directes ou des réassurances (art. 6) : les sociétés mutuelles (art. 16) peuvent faire réassurer leurs risques, mais il leur est interdit de prendre en réassurance les risques d'autres compagnies.

1374. L'article 347 (nouveau) du code de commerce est ainsi conçu: « Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse ». Voilà, comme l'a dit M. de Courcy (1), une relique assez inutile. «Certes, ajoute ce publiciste, une pareille assurance serait bien nulle, pour défaut de cause et d'intérêt. L'emprunteur à la grosse étant libéré de l'emprunt par la perte du gage n'a jamais eu intérêt à faire assurer l'emprunt, et je n'ai jamais connu un seul exemple de cette opération à rebours. C'est le prêteur, non l'emprunteur, qui avait intérêt à faire assurer le prêt. Il est assez singulier qu'en 1885 le législateur s'avise de consacrer un article à une hypothèse chimérique. Je n'en parle que par amour de l'art; la disposition est aussi exempte d'inconvénients que d'utilité. Les siècles pourront s'écouler sans qu'il y ait lieu de l'appliquer ».

Donc l'armateur qui a emprunté vingt mille francs à la grosse a vingt mille francs de moins à faire assurer sur son navire ou, si l'on veut, l'assurance de la valeur totale doit être réduite du montant de cette somme (2).

Le code français, disent MM. Lyon-Caen et Renault, ne tranche pas la question suivante: l'emprunteur à la grosse pourrait-il, moyennant une prime convenue, charger un tiers d'acquitter, en principal et intérêts, la somme qu'il devra payer si le chargement arrive à bon port ? Pardessus la traite (3) et la résout négativement. Il faudrait, en tout cas, distinguer. J'ai reçu un capital de 100000 francs : je ne peux pas me faire assurer contre la restitution de ce capital, car la convention me procurerait alors non l'indemnité d'une perte, mais un gain pur et simple de 100000 fr. Mais j'ai promis en même temps un intérêt de 20 0/0, qui excède le véritable loyer de l'argent prêté : ne puis-je pas me faire assurer contre cet amoindrissement éventuel de mon capital? La question est délicate. Si le prêteur à la grosse, peut-on dire, conformément aux lois combinées du 12 août 1885 et du 12 janvier 1886;

(1) *La loi du 12 août* 1885, p. 7. — (2) de Courcy, Quest. II, p. 420. — Pour éviter des redites, nous renvoyons le lecteur à notre t. V, n. 1174 et 1195. — (3) Cours de droit commerc. III, p. 275.

peut désormais recevoir, sans courir de risques spéciaux, un intérêt supérieur à six pour cent, pourquoi l'emprunteur ne pourrait-il pas se prémunir contre les éventualités qui l'amèneront à payer cet intérêt ? la notion du prêt à la grosse, tel que le concevaient les anciens docteurs, s'efface assurément de plus en plus, mais parce que des lois nouvelles ont bouleversé toute la législation commerciale du prêt à intérêt. Cependant nous adhérons encore, non sans quelque hésitation, à l'opinion de Pardessus. Les caractères fondamentaux de l'assurance maritime n'ont pas été changés, même en 1885 : or il est trop peu conforme à l'esprit de notre loi commerciale d'admettre l'emprunteur à se faire assurer non contre un risque maritime, mais contre le défaut de risques.

1375. Nous ne connaissons pas de législation maritime qui ait permis à l'emprunteur de faire assurer les sommes empruntées à la grosse : « *The borrower*, dit Arnould, *clearly cannot insure the sum advanced, for the risk is upon the lender and not upon him ; and as in case of loss he has nothing to pay, were he to receive the whole sum from the underwriters he would have a direct interest in the destruction of the vessel. Of course, if the value of the whole interest of the assured in the adventure exceeds the amount of the sum which he has borrowed on bottomry, he may insure this surplus...* » (1). Toutefois Phillips (2) fait remarquer que le donneur peut avoir pris à sa charge un seul risque ou une seule catégorie de risques : dans ce cas, l'emprunteur conserve un intérêt assurable connexe aux risques que le prêteur n'a pas assumés.

Les rédacteurs de quelques codes modernes ont pris la peine de spécifier que le navire ou les marchandises sur lesquels on a emprunté à la grosse peuvent être assurés pour la partie de la valeur qui excède la somme empruntée (3).

1376. C'est le moment de résoudre une question de droit international : lorsqu'une assurance a été souscrite dans un pays où son objet est légal, le paiement peut-il en être poursuivi dans un pays où cet objet n'est pas légal? Oui, en principe. N'oublions pas que tout acte est régi par la loi du lieu où il est passé, non seulement quant à sa forme et à son mode de preuve, mais quant à ses conditions fondamentales (civ. cass. 23 février 1864).

Mais ne convient-il pas de déroger à cette règle quand la prohibition touche à l'ordre public ? Oui, sans doute, on le reconnaît universellement, si la morale publique est en jeu. Qu'un Français, en temps de guerre, assure ou fasse assurer hors de France des articles de pyrotechnie militaire ou des objets confectionnés de

(1) Glover *v.* Back, 3 Burr. 1394. — (2) I, n. 308. — (3) Art. 781 du code espagnol, 607 du code italien, etc.

campement, d'équipement, de harnachement destinés à l'ennemi, jamais, quand le contrat serait toléré dans le pays où il a été fait, les tribunaux français ne pourront en permettre l'exécution sur notre territoire. De même aux yeux de M. Em. Cauvet (1), si l'assurance ne constitue qu'un simple jeu, quelques facilités que donne, sur ce point, le statut étranger.

La question est plus délicate s'il s'agit d'un de ces principes contingents et relatits que repoussent un grand nombre de législations maritimes. Telles étaient chez nous, avant la loi du 12 août 1885, les prohibitions concernant l'assurance du fret, du profit maritime, du profit espéré. Nos tribunaux ne croyaient pas pouvoir sanctionner, par application de l'article 6 c. civ., des engagements contractés à l'étranger au mépris de ces prohibitions (2). Mais cette jurisprudence était vivement critiquée soit par M. Em. Cauvet, soit par MM. Lyon-Caen et Renault (3). Elle avait l'avantage de tout simplifier, et le système inverse a l'inconvénient de tout compliquer. Nous croyons cependant avec ces auteurs qu'il y avait lieu de subordonner un ordre public interne et purement relatif à l'ordre public international et que l'ordre public international commandait le maintien des contrats (4).

Par application de ces principes, nous croyons que, si une assurance avait été loyalement faite en France sur les loyers des capitaines et des matelots, les tribunaux de l'empire allemand devraient la sanctionner, de même que le paiement d'une assurance sur le fret, souscrite de bonne foi sur notre territoire, nous semble pouvoir être poursuivi devant les juges du Chili ou du Honduras.

Les questions de réassurance doivent être résolues de la même manière. On a, je le suppose, assuré en France la vie des matelots et des passagers. L'assureur peut-il contracter une réassurance valable en Espagne où ce genre d'assurances est prohibé par l'art. 781 § 2 du code de commerce? Non, si le contrat originaire est nul à ce point que les juges espagnols n'en puissent pas autoriser l'exécution sur le sol espagnol, le réassureur devant être présumé vouloir s'affranchir d'un risque qu'il n'a jamais couru. Mais si l'on décide que cette assurance, loyalement conclue sur le territoire

(1) I, n. 176. *Sic* Lyon-Caen et Renault, n. 2091. — (2) Rennes, 4 décembre 1862, Rec. de N. 63, 1, 5. Conf. Bordeaux, 15 février 1839. Rec. de M. XXXVII. 2. 73. — (3) n. 2090. — (4) «Mais en dehors des lois de droit public et des lois pénales, à quel signe reconnaîtra-t-on qu'une loi est d'ordre public international et doit en conséquence l'emporter sur la loi personnelle de l'étranger? C'est au juge qu'il appartiendra de le dire.. ». V. le traité élém. de dr. internat. privé, p. M. A. Weiss, II, p. 520.

français, peut être sanctionnée en Espagne, la réassurance faite en Espagne et qui s'y rattache doit être validée (1).

Il est évident que si l'objet de la convention, légal d'après le statut interne du pays étranger où elle aurait été conclue, cessait de l'être en conséquence d'un traité de commerce ou d'un autre acte diplomatique conclu entre ce pays et le nôtre, on n'en pourrait pas poursuivre l'exécution en France. On suit la même règle en Angleterre(2).

1377. Dans le projet soumis au conseil d'Etat par la section des travaux publics, les deux derniers alinéas de l'article 334 étaient ainsi conçus : «Néanmoins l'armateur ne peut assurer cumulativement d'une part l'entier montant du fret et d'autre part les frais d'armement, les victuailles, les loyers des gens de mer, le coût de l'assurance et autres dépenses de l'expédition : il est également interdit au chargeur d'assurer cumulativement l'entier profit espéré et les dépenses accessoires du chargement, au prêteur à la grosse d'assurer cumulativement le profit maritime et les frais accessoires du fret. Dans tous les cas d'assurances cumulatives. s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement ; s'il n'y a eu ni dol ni fraude, l'assurance sera réduite de toute la valeur de l'objet deux fois assuré : s'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction portera sur la plus récente ». Cette rédaction a été modifiée, nous l'allons voir ; mais le rapport de M. Griolet indique clairement quel but on s'était tout d'abord proposé. « Dès à présent. y lit-on, la loi autorise l'armateur à assurer, outre la valeur du navire, le montant des dépenses de l'expédition, telles que les frais d'armement, les victuailles, etc. On y ajoutera désormais sans difficulté les loyers des gens de mer. Ces assurances permettaient à l'armateur de recouvrer du moins les dépenses qu'il avait effectuées, à défaut du fret qu'il ne pouvait assurer. Elles resteront utiles dans le cas, trop fréquent, où le navire navigue sur lest ou avec un fret qui n'est pas rémunérateur. Il faut aussi laisser à l'armateur la faculté, s'il le préfère, d'assurer, outre les dépenses de l'expédition, la partie du fret qui doit excéder le montant de ces dépenses. Mais on comprendra aisément qu'on ne saurait également permettre l'assurance des dépenses de l'expédition cumulée avec l'assurance de l'entier montant du fret, du fret brut. Alors, en effet, l'assuré recevrait, en cas de sinistre, plus qu'il n'aurait gagné en cas d'heureuse arrivé. Il recevrait, d'une part, toutes les dépenses d'expédition, et, d'autre part, tout le fret, tandis que, si le navire était arrivé à bon port, il n'aurait

(1) Conf. Em. Cauvet I, n. 289 ; Lyon-Caen et Renault, n.2091. — (2) Cf. lord Stowell in the case of the Eenrom, 2 C. Rob, Adm. Rep. I, 6.

reçu que le fret et aurait imputé sur ce fret les dépenses de l'expédition. Dans ces conditions, l'assuré serait intéressé à ce qu'un sinistre arrive. En outre l'assurance dégénèrerait en un véritable jeu jusqu'à concurrence de la valeur deux fois assurée, de la somme qui n'aurait pas été gagnée en cas d'heureuse arrivée et qui ainsi n'était pas soumise aux risques de la navigation ».

Le sénat remania ce projet. « Toute assurance cumulative est interdite, » dit-il. On posait le principe, que la rédaction primitive n'avait pas dégagé. « *Ainsi*, poursuivait le nouveau texte, *l'armateur ne peut faire assurer concurremment l'entier montant du fret et les frais d'avitaillement, les loyers et autres dépenses faites pour le voyage* (le reste comme au projet primitif). M. Peulevey, dans son premier rapport à la chambre des députés, soutint que toutes ces dispositions étaient inutiles, car elles ne faisaient que «reproduire les prescriptions depuis longtemps connues et pratiquées des art. 336, 357, 358, 359 sans y ajouter aucune force et avaient en outre le défaut capital d'ouvrir la porte à d'innombrables procès ». La chambre des députés pensa donc qu'il fallait laisser aux assureurs et aux assurés le soin de se prémunir contre les difficultés nées du cumul par les mentions explicites des polices et surtout par le rejet des assurances en bloc pour couvrir les risques sur corps, armement, victuailles, etc.: elle supprima les alinéas relatifs au cumul. Tel ne fut pas l'avis du sénat: « ces dispositions, lit-on dans le premier rapport de M. Roger-Marvaise, ne forment pas une redondance avec les autres dispositions du code de commerce puisqu'elles se renferment dans l'objet des innovations apportées à ce code et qu'elles doivent avoir pour résultat de bien préciser l'esprit qui préside à ces innovations ». Toutefois le sénat, d'accord avec le gouvernement, retrancha judicieusement la partie du texte que nous avons soulignée : « nous reconnaissons qu'en effet, poursuivait la commission sénatoriale, il n'est pas d'usage dans la législation, après avoir édicté un principe, de donner des exemples des cas où il doit être appliqué. Une semblable énumération est rarement complète». Mais « ce retranchement n'impliquait pas renonciation à l'interprétation que le législateur avait voulu donner lui-même du principe qu'il venait de poser ».

C'est ainsi que les deux derniers alinéas de l'article 334 reçurent leur forme définitive.

M. de Courcy (1) désapprouve l'emploi du mot « cumulatives » qui ne lui paraît être « ni de la langue du droit ni de celle de la pratique » et qui est « grammaticalement litigieux ». Mais il me semble que les travaux préparatoires nous éclairent sur la pensée du législateur.

(1) *La loi du 12 août* 1885, p. 11.

D'abord il ne faudrait pas se figurer qu'on a défendu d'assurer deux fois le même objet soit contre des risques différents, soit pour des intérêts différents. La question du cumul, que nous examinerons à sa véritable place, c'est-à-dire en traitant «des risques», n'a pas changé d'aspect depuis 1885. On l'a seulement appropriée aux innovations introduites dans la loi du 12 août.

M. de Courcy pense que le mot «cumulatives» doit être entendu dans un sens très-large, c'est-à-dire que le législateur a embrassé dans la même prohibition le double emploi d'assurances faites sur le même objet, pour les mêmes risques, par les mêmes intéressés, et les assurances exagérées. Il propose donc cette paraphrase : «Toute assurance exagérée excédant la vraie valeur des choses au jour du contrat et créant un intérêt à la perte des choses est interdite». Mais c'est forcer le sens du mot «cumulatives» et rien, dans les travaux préparatoires, ne permet de supposer qu'on ait légiféré en 1885 sur l'exagération des valeurs assurées.

SECTION II.

DES DIVERS MODES D'ASSURANCE MARITIME.

1378. L'article 335 du code de commerce est ainsi conçu : « L'assurance peut être faite sur le tout ou sur partie desdits objets ou conjointement ou séparément. Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau. Elle peut être faite pour l'aller et le retour ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité ; pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables ».

Ces sortes d'énumérations sont nécessairement incomplètes, et par conséquent inutiles Aussi le projet de révision imprimé en 1867 faisait-il disparaître l'article 335. C'est aux docteurs qu'il appartient d'entrer dans ces détails et d'exposer les modalités du contrat. Les docteurs eux-mêmes ne peuvent pas prévoir toutes les combinaisons qu'imaginera l'esprit humain et doivent se borner à l'esquisse des variétés principales.

1379. L'assurance peut être, ainsi que le savent déjà nos lecteurs (cf. n. 1319), illimitée ou limitée.

L'assurance peut être illimitée, c'est-à-dire que, moyennant une prime proportionnée, bien entendu, à l'étendue des risques, l'as-

sureur peut s'engager à indemniser l'assuré non seulement de la valeur de l'objet s'il vient à périr, mais plus généralement de toutes les pertes et de tous les dommages que cet objet pourra, par fortune de mer, occasionner à l'assuré (1).

L'assurance (et c'est le cas ordinaire) peut être limitée : l'assureur fixe alors une limite extrême à sa dette possible, et l'aléa ne porte que sur la plus ou moins grande élévation du chiffre de cette dette.

1380. L'assurance peut être *totale* ou *partielle* (art. 335 § 1). Elle est totale quand l'engagement de l'assureur est égal à la valeur entière de la chose, partielle quand elle en couvre seulement une quotité, par exemple la moitié, le tiers. Quand l'obligation de l'assureur n'aurait pas été expressément limitée à une fraction, elle l'est toujours virtuellement par la proportion qui existe entre la somme assurée et l'évaluation de la police. Ainsi quand, sur un navire évalué par la police 100000 fr., l'assureur s'engage pour 50 000 fr., celui-ci est présumé ne répondre que pour moitié soit de la perte, soit des avaries.

L'assurance est-elle encore virtuellement partielle et limitée à une fraction quand la chose assurée n'a pas été évaluée dans la police (et par conséquent l'assuré est-il réputé rester son propre assureur pour l'excédant de la valeur de la chose assurée sur la somme assurée) ? M. de Courcy (2) distingue entre l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés. D'après lui, quand on assure des marchandises, la somme que souscri. chaque assureur « n'est point dans la dépendance de la valeur totale qu'aura le chargement, valeur qui souvent ne sera connue que plus tard, à l'arrivée des factures et des connaissements » : quand on assure un navire, qui a sa personnalité, sa cote au *Veritas*, cette valeur totale de la chose est connue et doit être prise en sérieuse considération. L'assurance d'un navire serait donc virtuellement limitée à une fraction par la proportion qui existe entre sa valeur effective et la somme assurée ; au contraire, « lorsque l'assureur souscrit 20000 fr. sur des sucres ou des cafés, il n'y » aurait « aucune intention commune d'une proportionnalité fixée d'avance ».

Cette distinction n'est admise ni en Allemagne ni en Angleterre (3). D'après l'article 796 du code allemand, si la somme as-

(1) Ainsi, dit Lemonnier (I, n. 137), un navire, après avoir subi des réparations multipliées et coûteuses, peut périr ensuite dans un sinistre majeur: l'assuré, en ce cas, perd évidemment par fortune de mer survenue dans le temps et dans le lieu des risques une somme beaucoup plus forte que la valeur de l'objet assuré. Conf. civ. rej. 15 décembre 1830 (D., v° Dr. m., n. 2234), — (2) Quest. I, p. 397. — (3) Conf. de Valroger, III, n. 1492.

surée n'atteint pas « la *valeur d'assurance*, l'assureur, *en cas de dommage partiel*, n'est tenu d'en indemniser l'assuré qu'à raison de la proportion existant entre la somme assurée et la valeur d'assurance ». Soit une valeur d'assurance de 10000 marcks, dit Lewis (1), une somme assurée de 5000 marcks, une perte de 5000 marcks, l'assureur, n'ayant garanti que 50 0/0 de la valeur assurée, ne répondra de la perte que dans la même proportion, soit pour 2500 marcks. De même en Angleterre : une assurance a été faite pour 200 livres sur des marchandises qui, non évaluées dans la police, valent effectivement 1000 livres. Le dommage est de 100 livres ou de 10 0/0. Si l'assurance avait été de 1000 livres, l'assuré recevait 100 livres. Mais, comme la somme assurée n'est que de 200 livres, l'assureur ne paiera que 10 0/0 sur la somme assurée, soit 20 livres, *l'assuré étant resté pour le surplus son propre assureur* (2).

Le juge garde sans doute le droit de discerner la véritable intention des parties intéressées. Mais, en France comme en Angleterre, cette interprétation de leur volonté sera le plus souvent plausible (3).

1381. Les assurances peuvent être faites *conjointement* ou *séparément* par rapport aux assureurs.

Ceux-ci s'engagent séparément et non conjointement, quoiqu'obligés par la même police, s'ils se sont obligés pour des sommes distinctes. C'est de toute évidence (conf. ci-dessus, n. 1325).

Des assureurs peuvent être unis sans solidarité. Un sieur Rosse avait traité pour l'assurance d'un navire et de sa cargaison avec un sieur Maillard, comme représentant d'une compagnie d'assurances, dite l'Union commerciale de St-Malo, dans laquelle chaque membre était assureur particulier pour sa part. « Considérant, dit à ce sujet la cour de Rouen (30 mars 1848), qu'en règle générale, à moins de convention contraire, les assureurs ne s'engagent pas solidairement entre eux par les signatures qu'ils mettent au bas des polices ; que chacun ne contribue au paiement des indemnités pour avaries ou sinistres que dans la proportion de la somme pour laquelle il est obligé ; que, dans l'espèce, loin que les

(1) II, p.213 (déjà cité par M. de Valroger).— (2) Arnould, I, p.319-320.— (3) « En cas de perte totale, l'assureur ne pourra pas sans doute se soustraire au paiement de la somme assurée, sous prétexte que la chose assurée valait plus. Mais, en cas de perte partielle ou d'avaries, quand la somme assurée n'atteint pas la valeur assurable, l'assureur n'est tenu d'indemniser l'assuré qu'a raison de la proportion existant entre la somme assurée et la valeur d'assurance » (de Valroger, ib.). Conf. Pothier, Traité du contr. d'ass., n. 79.

assureurs aient consenti à déroger *à cette règle*, ils ont au contraire pris soin d'exprimer dans la police que chacun ne s'engage que proportionnellement, etc. ». Le pourvoi dirigé contre cet arrêt fut rejeté par la cour de cassation le 3 mars 1852 (1).

La règle générale d'après laquelle les assureurs ne s'engagent pas solidairement entre entre eux à moins de convention contraire serait inapplicable s'il y avait eu entre eux une société de commerce (cf. n. 1325). En effet, dans les sociétés de commerce, les associés sont tenus solidairement des dettes sociales, sauf les exceptions prévues par la loi (2).

1382. Les assurances peuvent être faites conjointement ou séparément par rapport aux choses.

L'assurance est faite séparément lorsqu'on assure le corps distinctement pour une valeur particulière et le chargement pour une autre valeur distincte ; ou *telle* somme sur corps et *telle* autre sur facultés. Dans ce cas, le corps et les facultés forment chacun une masse distincte. Toutes les fois que la police désigne un ou plusieurs objets distincts, l'assurance est faite séparément (cf. ci-dessus n. 1325). L'assurance est faite conjointement lorsque les facultés et le corps forment une seule masse.

Valin disait (sur l'art. 7 du titre VI du livre III) : « Si l'assurance était faite sur le navire et son chargement, sans distinction, elle porterait moitié sur le navire et moitié sur le chargement ». Emérigon disait, au contraire (I, p. 188) : « L'assurance est faite conjointement lorsque je me fais assurer une même somme *sur corps et facultés*. Dans ce cas, le corps et les facultés forment une seule masse. *Non sunt duæ obligationes per se, sed una mixta* ». Toutefois l'article 10 de la déclaration du 17 août 1779 était ainsi conçu : « Dans le cas où le navire et son chargement seront assurés par la même police d'assurance et pour une seule somme, ladite somme assurée sera répartie entre le navire et son chargement par proportion aux évaluations de l'un et de l'autre, si elles ont été portées dans la police d'assurance ; sinon la valeur du navire sera fixée par experts d'après les procès-verbaux de visite du navire et le compte de mise hors de l'armateur et la valeur des marchandises, suivant les dispositions de l'ordonnance de 1681, concernant l'évaluation du chargement (3) ». Mais Emérigon restreignait l'application de cet article au cas d'innavigabilité.

(1) D. 52. 1. 92. « Attendu, dit la chambre civile, qu'il résulte de l'arrêt attaqué que l'acte du 9 mars 1847, constitutif de l'Union commerciale de St-Malo pour les assurances maritimes, exclut formellement toute solidarité entre les assureurs, chacun d'eux ne s'étant engagé qu'au prorata de sa mise ». — (2) V. notre t. II, n. 260. — (3) II, p. 165.

Que décider aujourd'hui ?

Il nous semble bien difficile de ne pas reconnaître d'une façon générale que, si l'assurance est faite sur corps et facultés « sans distinction », le navire et la cargaison forment une seule masse (1). *Première conséquence.* Si l'assuré ne charge rien, l'assurance portera sur le navire pour toute la somme et, par suite, l'assuré aura le droit de réclamer, le cas échéant, l'intégralité de cette somme. *Deuxième conséquence.* L'assureur a stipulé la franchise d'avaries jusqu'à concurrence du quart : un sinistre atteint plus du quart d'une des des catégories qui composent la cargaison, mais seulement le quart de toute la cargaison : l'assurance étant conjointe, l'assureur n'a rien à payer ; c'eût été le contraire, au cas d'assurance séparée.

Toutefois il faut se défier en cette matière des présomptions qui enchaînent inutilement la conscience du juge. « Il faut et il suffit, a dit M. Weil (2), pour constituer l'assurance conjointe, que différents objets aient été assurés dans la même police pour une même somme ». Cette formule nous semble trop absolue.

Il ne faut pas oublier que ces sortes d'assurances sont fort rares. Benecke (II. p. 102) n'en avait jamais vu à Hambourg et l'article 10 de l'édit de 1779 avait précisément pour but de régler comment on séparerait, dans un cas donné, ce que l'intention des contractants avait uni. Dans le doute, le juge se prononcera contre l'assurance conjointe.

On peut encore supposer que plusieurs assurances ont été conclues. On a fait assurer, par exemple, 10000 fr. sur le corps, puis 30000 fr. sur *corps et facultes*, alors que l'assuré avait 10000 fr. dans le navire, 30000 fr. dans le chargement. Dira-t-on que la seconde assurance s'applique pour 10000 fr. au navire et que, comme ces 10000 fr. étaient déjà assurés, elle doit être ristournée pour cette somme ? Il me paraît plus juste de décider avec Emérigon et M. de Valroger (III, n. 1393) que, l'intérêt total de l'assuré étant ici, en définitive, de 40000 fr., les deux assurances doivent valoir en leur entier.

1383. Quand des marchandises de même nature ou d'une na-

(1) *Sic* Pardessus, III, n. 761 ; Weil, n. 51 ; Boistel, n. 1332 ; Lyon-Caen et Renault, n. 2114. « Ni la situation différente des marchandises assurées, a dit le tribunal de commerce de Marseille le 20 juin 1862 (Rec. de M. 1862.1.190), ni la difference de leurs risques ne sauraient déterminer la division de l'assurance, puisque l'assurance conjointe s'applique soit à un navire et à sa cargaison, soit à des marchandises chargées sur divers bâtiments, quand ces choses se trouvent comprises dans une même promesse d'assurance sans une clause qui les sépare ». — (2) n. 51.

ture différente sont assurées par un même contrat, les parties peuvent les assurer sans division ou bien les diviser. Lorsqu'elles sont divisées par fractions déterminées, l'assurance est faite « par séries ». Ainsi, lorsqu'on assure par une même assurance du sucre et du café, on peut leur assigner une valeur unique et convenir qu'ils seront compris dans un même règlement d'avaries, ou les estimer séparément pour qu'ils soient l'objet d'un règlement séparé. Lorsqu'on assure, toujours par une même assurance, des marchandises de même nature, on peut, après leur avoir assigné une valeur, les diviser par tant de balles, de caisses, des fûts, etc. Les séries peuvent encore être formées par ordre d'arrimage, par la division du chargement en plusieurs parties fixées par la convention et déterminées par l'ordre de débarquement. La division par séries, sous quelque forme qu'elle s'opère, n'a d'autre fin que de changer le mode de règlement.

Nous revoyons le lecteur à nos précédentes explications (n.1042 et 1325).

1384. L'assurance peut être *alternative*.

« J'ai vu, dit Emérigon (cb. X, sect. I), des assurances faites soit sur corps ou soit sur facultés d'un tel navire. Il semble d'abord que, par cette clause, l'assuré ait voulu se conserver le choix de rejeter, suivant les occurrences, le risque des assureurs ou sur les facultés ou sur le corps ; mais ce choix serait odieux et donnerait lieu à mille fraudes. Je crois que le sens d'un pareil pacte est que l'assurance sera appliquée sur le découvert que l'assuré aura sur l'un ou sur l'autre objet. Si le découvert était égal des deux côtés, l'assurance devrait être convertie en copulative ». Une semblable clause peut aussi vouloir dire que l'assuré se réserve le droit de consolider le risque, avant le sinistre, sur le corps ou sur les facultés (1).

Emérigon a dit encore (ch. VI, sect. VI) : « Si l'assurance est faite sur tel ou tel navire, le risque sera consolidé sur le navire dans lequel les marchandises que j'ai en pays étranger seront chargées, Si mes marchandises sont chargées dans l'un et l'autre navire, elles feront masse vis-à-vis des assureurs ; l'alternative se convertira en individuelle ». Mais Benecke (II, p.137) propose avec raison la distinction suivante : « Si les marchandises ont été spécifiées par leur marque ou leur nature, on ne saurait les distinguer sans violer le contrat. Ainsi, lorsqu'une assurance porte sur cent sacs de café, n. 1 à 100, qui doivent être chargés sur le navire A *ou*

(1) Bernard (sur Emérigon, p. 427) dit avoir vu une telle assurance à St-Malo et qu'elle fut déclarée valable à la condition que l'assuré choisirait avant le sinistre entre les deux objets de l'assurance.

sur le navire B, l'assurance porte sur toute la marchandise, quand même elle aurait été chargée sur les deux navires. Mais lorsque l'assurance s'applique à une marchandise quelconque non spécifiée dans la police et qu'il a été chargé sur un des deux navires une certaine quantité de marchandises, d'une valeur égale à celle de la somme assurée, on peut dire que l'assurance a reçu une application complète et l'on ne voit pas pourquoi un chargement, fût-il de même valeur, mis à bord d'un second navire après que le premier a été déjà chargé, devrait former une masse avec celui-ci. L'assurance sur marchandises indéterminées avec condition de les charger sur tel *ou* tel navire dénommé doit donc être assimilée à une assurance *in quovis*... ».

1385. En étudiant les formes du contrat (v. ci-dessus, n. **1314** et 1315), nous avons déjà parlé de l'assurance *in quovis*.

L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art. 4) avait dit : « Pourront toutefois les chargements qui seront faits pour l'Europe, aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et aux autres parties du monde être assurés sur quelque navire qu'ils puissent être, sans désignation du maître ni du vaisseau ; pourvu que celui à qui ils devront être consignés soit dénommé dans la police ». Cette disposition fut élargie en 1807 : « Les chargements faits aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce. Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance » (art. 337). Nos lecteurs savent déjà (cf. n. 1314) que personne n'interprète aujourd'hui cette formule dans un sens limitatif et que l'assurance *in quovis* s'applique aussi soit aux chargements faits en Europe, soit aux chargements faits pour n'importe quelle partie du monde. On n'avait pas prévu, au commencement du dix-neuvième siècle, le grand développement que prendrait un jour cette forme de l'assurance.

Un régime de liberté complète a remplacé le régime timoré de 1681 et de 1807 (cf. civ. rej. 29 avril 1885). On assure des marchandises sans désignation de navires, des chargements sans désignation de marchandises et sans détermination de voyage : il n'est pas même indispensable de désigner la destination ni le destinataire (cf. ci-dessus, n 1314 et 1315).

Voici l'unique limite de cette liberté : les parties ne peuvent pas déguiser une pure gageure sous l'apparence d'un contrat d'assurance maritime. L'assurance *in quovis* est encore une assurance,

c'est-à-dire n'existe pas indépendamment des risques effectifs qui doivent en être la cause et l'objet (1).

Il faut donc que la réalité du risque se révèle à un moment donné. Il vous a été loisible de ne pas faire connaître, au moment des accords, la nature, la quantité, la destination des marchandises ; mais vous ne pouvez pas laisser ignorer jusqu'au bout s'il y a eu ou non un chargement. Pas d'assurance s'il n'apparaît pas enfin qu'il y ait eu un aliment à l'assurance.

Mais, dès que l'assurance a reçu cet aliment, le contrat est parfait. « L'assurance *in quovis* est valable et définitive, a dit la cour de cassation, indépendamment de tout fait postérieur, dès l'instant où des marchandises ont été chargées dans les conditions prévues par les parties ; c'est le fait du chargement qui donne vie à l'assurance, sans qu'il soit besoin d'aucune nouvelle manifestation de la volonté des contractants » (2). Cet arrêt a fait jurisprudence.

Donc il en est ainsi quand l'assuré n'aurait pas connu le chargement (3).

Pour parler en termes plus généraux, l'assureur et l'assuré sont liés, en thèse, indépendamment de toute déclaration (4). Même à défaut de déclaration, l'application de l'assurance se fait de plein droit au premier chargement et ainsi de suite, jusqu'à ce que la valeur assurée soit couverte.

La volonté des contractants peut évidemment déroger à cette règle. Par exemple, d'après les polices que font souscrire certaines compagnies de transport, l'assurance ne s'applique aux marchandises chargées qu'à la suite d'une déclaration faite par le chargeur sur le connaissement. Cette convention est assurément valable, et c'est alors la déclaration même, non le chargement qui donne vie à l'assurance (5).

Quelquefois encore, les risques couverts par les assureurs sont ceux à appliquer ou *à aviser* jusqu'à l'expiration d'une période déterminée. Le tribunal de commerce du Havre a pu juger (6), par interprétation d'une intention commune, que les assureurs avaient à leurs risques tous les chargements *avisés* avant l'expira-

(1) Cf. Lemonnier, I, n. 124. — (2) Civ. cass. 2 février 1857. D. 57. 1. 67 ; *adde* civ. rej. 29 avril 1885. D. 86. 1. 17. — (3) Rouen, 16 avril 1864 ; Havre, 11 septembre 1866 ; Rouen, 14 août 1867 ; Havre, 21 août 1883 (Rec. du H. 1865. 2. 16 ; 1866. 1. 226 ; 1868. 2. 136 ; 1884. 1. 115) ; Marseille, 25 nov. 1869, et Aix, 15 mai 1870 (Rec. de M. 1870. 1. 36 et 212) ; Mars. 7 avril 1880 (ib. 80. 1. 159). — (4) Arrêts precités du 14 août 1867 et du 15 mai 1870. *Junge* Havre, 26 décembre 1883 (Rec. du H. 84. 1. 25). — (5) Cf. Marseille, 14 juillet 1877 (Rec. de M. 1877. 1. 301). — (6) 29 août 1882 (Rec. du H. 82. 1. 200).

tion de la période convenue quoique les marchandises n'eussent été embarquées qu'après cette période.

Mais de la règle, une fois posée, nous déduirons plusieurs conséquences.

D'abord, en thèse, une assurance *in quovis* peut sortir à effet bien que les assurés aient déclaré l'aliment non seulement après le sinistre, mais encore après la connaissance du sinistre (1). En effet, le chargement accompli dans les conditions du contrat avait déjà rendu cette assurance « valable et définitive ». Donc, ainsi que l'enseigne M. Weil (2), si, par une erreur de son correspondant, un assuré n'a pas été prévenu qu'une cargaison voyageait pour son compte, n'a pu par conséquent la déclarer et a épuisé son assurance par des aliments chargés plus tard et parvenus à bon port, il pourra rectifier sa déclaration d'aliment après le sinistre de cette cargaison et démontrer que, dès le principe, l'assurance avait porté sur les objets aujourd'hui perdus (3). Même solution, par conséquent, en faveur de l'assureur. Si les premiers aliments sont parvenus à bon port à l'insu de l'assuré, dont la déclaration ne concerne qu'un second chargement sinistré, l'assureur pourra ne pas accepter cette déclaration, en établissant que la police avait reçu de plein droit son application à la marchandise heureusement arrivée et que cette police était épuisée.

Mais la police flottante ne pourrait pas s'appliquer rétroactivement à un chargement opéré dans des conditions non prévues au contrat et qu'on voudrait, après le sinistre, rattacher à ce contrat par une manifestation de volonté nouvelle (4).

(1) *Sic* Rouen, 30 octobre 1863 (Rec. du H. 1863. 2. 284). — (2) n. 195 *bis*. — (3) L'arrêt rendu par la cour de cassation le 18 novembre 1879 (D. 80. 1. 196), au rapport de M. de Lagrevol et sur mes conclusions, ne heurte pas cette thèse. Dans l'espèce, il n'avait été donné qu'un mandat conditionnel d'assurer et, au moment où la condition s'était accomplie, il n'y avait plus matière à assurance. — (4) Cf. Rouen, 15 avril 1864 (Rec. de M. 1865. 2. 6). Que si les marchandises ont été chargées *dans les conditions de la police*, l'assuré actionné en paiement des primes n'est pas fondé à proposer une distinction entre les marchandises qu'il aurait chargées pour compte de tiers ayant donné ordre d'assurer et celles qu'il aurait chargées pour compte de tiers n'ayant pas donné ordre (Mars. 7 avril 1880. Rec. de M. 1880. 1. 159). *Junge* Paris, 9 juillet 1880 (Rec. du H. 1880. 2. 212) et Havre, 26 decembre 1883 (Rec. du H. 84. 1. 25). Le débat s'élève très souvent sur la question de savoir si le chargement a été ou n'a pas été fait dans les conditions prévues. Par exemple, une police flottante est applicable à un chargement dirigé vers une destination déterminée ; mais les marchandises ayant touché le port de destination après avoir subi des avaries sont immédiatement rembarquées pour un port plus éloigné : la police flottante a-t-elle couvert les sucres qui n'ont séjourné que provisoire-

De même une cour d'appel a pu regarder une déclaration comme tardive en cas d'assurance exclusivement applicable aux marchandises à détailler dans un avenant, alors que l'avenant n'avait pas été signifié avant le sinistre (1).

De la règle ci-dessus posée il faut encore déduire que, si plusieurs assurances *in quovis* ont été faites dans les mêmes conditions, on applique les polices en suivant l'ordre des dates (2). Il a même été jugé que si, après une assurance *in quovis*, il y avait eu assurance sur un navire déterminé, le chargement de ce dernier navire n'en serait pas moins de droit applicable à la police *in quovis*, pourvu qu'il rentrât dans les conditions de cette police (3).

Mais de ce que, en thèse, le fait du chargement donne vie à l'assurance indépendamment de la déclaration, il ne faut pas conclure que l'assuré puisse, à sa guise, s'abstenir de faire les déclarations d'aliments. « L'assureur, a dit très bien M. de Courcy (4), a un grand intérêt à être immédiatement informé des sommes qui se trouvent ou se trouveront à ses risques, afin de prendre à son

ment au port de destination ? La cour de Rouen l'a jugé le 26 avril 1869 (J. d. P. 70. 985). C'est en général une question d'intention à résoudre d'après les termes du contrat et les circonstances de la cause.

(1) « Attendu que l'assurance consentie dans ces termes ne couvrait pas d'une manière générale les marchandises quelconques chargées ou à charger à bord de l'*Ingebord* et que Chaperon et Lagrèze pouvaient être autorisés ou intéressés à faire assurer, mais spécialement les marchandises détaillées dans un avenant visé par les assureurs et qui devait être annexé à la police ; que les appelants étaient donc appelés à faire connaître en détail et dans la forme prescrite les marchandises auxquelles ils entendaient appliquer le bénéfice de l'assurance, faute de quoi la police resterait sans aliment et se trouverait ristournée » (Bordeaux, 26 février 1873. D. 74. 2. 72). — (2) Ainsi un négociant qui attend des sucres de la Réunion fait d'abord assurer 30000 fr. sur ces sucres ; puis, ses achats ayant augmenté, il fait assurer 20000 fr. par une police postérieure : il n'y a pas concours entre ces polices et les premiers chargements s'appliquent de droit à la première assurance. Cf. civ. cass. 2 février 1857 (précité). « Dans le cas de polices successivement souscrites par divers assureurs au profit d'un même assuré, a dit encore la cour d'Aix le 16 août 1881, les applications doivent être faites, suivant les dates des chargements, aux polices antérieures, jusqu'à complète extinction de celles-ci, et successivement aux polices postérieures en date ». La cour de cassation a répété, le 29 avril 1885, en rejetant le pourvoi dirigé contre cet arrêt : « L'application de chacune des polices *in quovis* doit être faite dans l'ordre de leurs dates respectives, à chacun des chargements effectués pour l'assuré, et à mesure qu'il y est procédé ». — (3) Mars. 12 mai 1876. Rec. de M. 1876. 1. 169. Cf. de Valroger, III, n. 1424, et IV, n. 1664. *Junge* Marseille, 20 février 1879, et Aix, 16 juillet 1879. Rec. de M. 1879. 1. 116 ; 1880. 1. 133. — (4) Comment. des pol. fr. d'ass., p. 232.

tour ses précautions de réassurance si elles excèdent son plein ou de ne pas augmenter ses risques sur le même navire. C'est à lui que la police d'abonnement transporte le péril et le souci d'être surpris par la nouvelle d'un sinistre. Il est donc parfaitement légitime qu'il recommande l'exactitude à ses clients et leur en impose ou plutôt leur en rappelle l'obligation, qui est une obligation naturelle ».

Les polices flottantes stipulent, en général, que l'assuré sera tenu d'avertir l'assureur dans un certain délai. Quand elles ajoutent : « ... sous peine de nullité des déclarations tardives s'il convient aux assureurs de les refuser » (1), la clause devient substantielle et doit être appliquée littéralement.

Mais la police n'exprime pas toujours cette sanction. Que décider ? Même alors, d'après plusieurs décisions très récentes (2), l'assuré, faute d'avoir avisé ses assureurs dans le délai imparti, est déchu de tous droits en cas de sinistre. La cour d'Aix est allée jusqu'à dire : « La nullité, sans doute, n'est pas expresse ; mais elle est virtuelle ; la déclaration tient à l'essence (!) de la convention ; elle spécialise le risque ; elle empêche que l'assuré ne fasse exister ou ne pas exister la police au gré de ses intérêts en lui appliquant ou ne lui appliquant pas un aliment ». Tel n'est pas notre avis, et la cour de cassation, chambre des requêtes, nous paraît avoir assigné à la clause sa véritable portée en décidant le 27 juillet 1868 (3) que le défaut de déclaration peut ne pas frapper de caducité une assurance *in quovis* si la police n'attache pas expressément une déchéance à cette omission (4).

L'article 7 de la police « française » sur facultés était ainsi conçu : « Si l'assurance est faite sur navire ou navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs le nom

(1) Exemple emprunté à l'affaire du Lloyd Bordelais, sur laquelle la cour de Bordeaux a statué le 29 avril 1863. — (2) Havre, 21 août 1883. Rec. du H. 84. 1. 115 ; Aix, 29 décembre 1885. Rev. internat. du dr. mar. I, p. 600. Le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été sans doute rejeté par la chambre des requêtes, le 20 juillet 1886, mais uniquement parce que la cour d'Aix *aurait* interprété souverainement la convention d'assurance. « ... Que, pour statuer ainsi, dit la cour de cassation, la cour d'Aix se fonde *exclusivement* sur l'appréciation souverainement faite par elle d'un contrat dont ladite déclaration forme, *suivant elle*, une condition essentielle ». La cour régulatrice ne casse pas, en effet, pour violation de l'art. 1134 c. civ., par cela seul qu'une interprétation de convention lui semble mauvaise ; il faut que cette interprétation soit *impossible* et viole manifestement la loi du contrat. V. d'ailleurs sur cet arrêt des requêtes un article de M. de Valroger, dans la *Rev. internat. du dr. mar.*, II. p. 140 et un article de M. de Courcy dans la même Revue, II, p. 616. — (3) S. 69. 1. 80. — (4) *Sic* Marseille, 7 octobre 1872 et 8 mai 1876. Rec. de M. 73. 1. 142 ; 76. 1. 164.

du navire ou des navires et de leur déclarer la somme en risque dès la réception des avis qu'il aura reçus lui-même ou au plus tard dans les trois jours de cette réception. Après quatre mois écoulés à partir de la date de la police, la police ne peut plus produire aucun effet pour tout ce qui n'aura pas été déclaré dans ce délai ». Mais le paragraphe VI des conditions additionnelles est ainsi conçu : « Par dérogation au premier paragraphe de l'article 7 de l'imprimé d'autre part, les déclarations d'aliment devront être faites dans les huit jours de la réception des avis nécessaires : le deuxième paragraphe dudit article 7 est abrogé ». Même avant cette abrogation, M. de Courcy écrivait : « C'est à dessein et après mûre réflexion que les rédacteurs de la police française se sont décidés à n'exprimer aucune sanction... Des nullités, des pénalités, des doubles primes prononcées pour le fait inoffensif d'une négligence de quelques jours à communiquer un avis de chargement... donneraient lieu aux plus irritantes discussions. Je crois même que le commerce n'accepterait pas cette menace. Il a donc été jugé à propos de laisser l'obligation de l'exactitude sous la seule sanction du droit commun... Un retard non préjudiciable ne sera jamais reproché... Mais les assureurs ne sont pas désarmés vis-à-vis des assurés qui, par des négligences prolongées, réitérées, sans excuse valable, leur auront causé un grave dommage (1). Ils pourront repousser l'application tardive ou en demander la réduction dans les limites de leurs pleins ; ils pourront, suivant le cas. demander la résiliation du contrat, non observé par l'une des parties » (2).

Quand il a été contracté plusieurs assurances, la question de

(1) « Considérant que l'art. 7 de la police d'abonnement impose aux assurés l'obligation de faire connaître dans un délai determiné à l'assureur le nom du navire sur lequel a été opére le chargement des marchandises en risque ; que, *si l'inobservation de cette clause n'entraîne pas nécessairement la nullité de l'assurance,* il y a lieu d'apprécier les consequences que son inexécution a produites et de rechercher s'il en est résulté un préjudice pour l'assureur... » (Paris, 19 mars 1885. Rec. du H. 85. 2. 228). — (2) La cour de cassation n'admet pas, en thèse, la nullité de plein droit, mais laisse naturellement une grande latitude au juge du fait : « Attendu, a dit la chambre civile le 26 avril 1865 (S. 65. 1. 324), que la première assurance avait été consentie sous la déclaration formelle que la declaration d'aliment serait faite aux assureurs dans les quarante-huit heures de la réception des factures et des connaissements ; que cette condition a été considérée par les juges des faits, auxquels appartenait l'appréciation des conventions des parties, comme étant de la substance du contrat, qui devait trouver son complément dans la déclaration du chargement necessaire pour faire cesser l'indétermination au sujet de l'assurance... ».

date devient capitale (cf. art. 334 et 359). Quelle est au juste, dans les polices d'abonnement, la date de l'assurance? Il faut distinguer. Si l'assuré est le propriétaire même des marchandises, la date de l'assurance est celle de la police, les chargements postérieurs appliquant seulement le contrat à un aliment déterminé. Par conséquent, si une seconde assurance était souscrite pour ces marchandises, même avant le chargement (1), elle devrait être annulée comme postérieure en date (2).

Un entrepreneur de transports contracte une assurance (3) qui couvre tout ce qu'il chargera sur ses bateaux et paie lui-même la prime, annonçant par ses circulaires et répétant dans ses connaissements que toutes les marchandises par lui transportées sont assurées *ipso facto*. La date de cette assurance est, pour l'entrepreneur, celle de la police d'abonnement, pour chaque chargeur celle du moment où il accède, c'est-à-dire du chargement s'il s'agit d'un chargement isolé, du traité de transport s'il y a traité.

Ainsi que nous l'avons dit, certaines compagnies de transport (celle des messageries nationales, par exemple) ont, en vertu de traités passés avec divers assureurs, reçu le mandat, pour tous leurs agents et capitaines, d'assurer les marchandises chargées sur leurs navires aux divers lieux d'escale. L'assurance se conclut par une mention sur le connaissement et date, par conséquent, de cette mention (4).

M. Weil met avec raison sur le même plan (5), quant à la détermination de la date, les traités entre les commissionnaires d'assurances et les assureurs, dont nous avons parlé plus haut (n. 1315). L'assurance ne peut dater que du jour où la promesse d'assurer se réalise, c'est-à-dire où un tiers se présente pour contracter avec ce commissionnaire (6).

Les banques de crédit qui font des avances sur connaissements entendent faire assurer les marchandises qui sont leur gage et conviennent avec les assureurs que l'assurance résultera du seul fait des avances. Chaque assurance commence et date du jour des avances, du moins s'il s'agit de fixer la date dans les rapports du prêteur et du propriétaire ou de quelque autre intéressé (7).

(1) Marseille, 8 mai 1876 (précité). — (2) *Sic* Weil, n. 195; Lyon-Caen et Renault, n. 2112. — (3) Ce mode de convention est particulièrement en usage sur les fleuves (de Courcy, Quest. I, p. 375). — (4) De Courcy, I, p. 373; Weil, n. 194. — (5) n. 199. — (6) Cf. de Courcy, ib., p. 381. — (7) Car il est évident que si le Comptoir d'escompte a déjà contracté, à Paris, une police comprenant les avances de toutes ses agences, et si l'agence du comptoir à Marseille, ignorant ce fait, contracte de son côte, à Marseille, un abonnement pour assurer ses propres avances, la date même des polices doit être prise en considération et la deuxième police est nulle faute d'objet.

Un négociant, consignataire de profession, et qui veut avoir sa police ouverte dans l'intérêt de ses correspondants, fait assurer des marchandises achetées par un tiers qu'il ne peut pas encore désigner, « en vertu de crédits ouverts ou confirmés » par lui-même. Cet acheteur de marchandises qui doivent être chargées à la consignation de l'assuré est inconnu des contractants au moment où la police est souscrite et, comme l'achat en vertu d'un crédit est la condition même de l'assurance, le lien de droit ne se forme entre l'assureur et lui qu'à dater de cette ouverture ; un engagement antérieur que ce même acheteur aurait contracté pourrait rendre, en ce qui le concerne (1), la police d'abonnement sans objet.

Un négociant importateur fait encore assurer des marchandises voyageant pour compte d'amis. Quelle est la date de l'assurance appliquée à cette police flottante ? Ni celle de la police elle-même (2) ni même celle de l'ordre donné par le correspondant (3), mais celle à laquelle le contractant reçoit cet ordre et l'exécute par une application à sa police (4).

Les polices d'abonnement des négociants exportateurs sont d'un fréquent usage. Elles assurent à X... la somme de... au maximum, par navire, sur marchandise quelconque à charger pour le voyage des différents ports d'Europe aux différents ports hors d'Europe. L'exportateur est un mandataire chargé d'acheter et d'expédier ; s'il fait crédit à son mandant, il y a présomption que, dans l'intérêt de sa garantie personnelle, il est chargé de pourvoir aux assurances. Mais la police ne couvre que les marchandises assurables aux conditions qu'elle-même a prévues (5). De même

(1) Entre les contractants, l'assurance rétroagit évidemment au jour de la police (cf. de Courcy, ib., p. 384). — (2) Car le correspondant ne peut pas se trouver enchaîne par le fait d'un homme qui n'était ni son mandataire ni son gérant d'affaires et l'assurance ne peut exister avant que le correspondant ait donné l'ordre de la souscrire. — (3) « Car à cette date, dit M. de Courcy, il n'existe encore aucun contrat ». Toutefois, d'après une clause expresse insérée dans certaines polices, les marchandises destinées à former l'aliment de la police seront celles pour lesquelles les correspondants quelconques des assurés leur auront donné l'ordre d'assurer avant tout événement connu et il suffira que la lettre d'ordre ait été mise à la poste ou qu'un ordre télégraphique ait été expédie. Le tribunal de commerce de Marseille a, le 12 juin 1879 (Rec. de M. 79. 1. 210), validé un délaissement parce qu'un ordre d'assurer avait eté donné, dans ces conditions, à une date déterminée. Il lui a suffi que la lettre d'ordre non représentée dans l'espèce, eût été mentionnée à une date utile sur un registre de copie de lettres. C'était une application litterale de la convention. — (4) « Cette application équivaut à une sorte de presentation à la compagnie ». — (5) Ainsi si son

le contrat ne l'oblige qu'en sa qualité, c'est-à-dire comme commissionnaire expéditeur (1). Cela posé, quelle est la date de l'assurance? Si la police d'abonnement est postérieure à l'ordre reçu du correspondant, l'assurance date de cette police ; mais, au cas contraire, elle date de la réception de cet ordre (2).

D'après une clause assez usuelle des polices (3), l'indemnité n'est payée que compensation faite de la prime. Comment procéder au cas de police flottante? L'assureur actionné en paiement d'un chargement pourra-t-il retenir toutes les primes dues en vertu de la police ? Si les primes ne sont payables qu'après la cessation des risques, dit M. de Valroger (4), l'assureur ne pourra retenir par compensation que la prime afférente au risque spécial à régler (5). C'est de toute évidence.

1385 *bis*. Nous avons déjà parlé (n. 1316 et 1327) de l'assurance *on ship or ships* et des *running policies*, c'est-à-dire de l'assurance *in quovis* en droit anglais et anglo-américain. L'objet de l'assurance se précise, comme en France, au moyen d'une déclaration faite à l'assureur (cf. ci-dessus n. 1316). Cette déclaration est en général mentionnée par le courtier sur la police de l'assureur ; elle doit être signée par l'assureur, si elle n'est inscrite que sur la police de l'assuré. En cas d'erreur, cette déclaration peut être modifiée même sans l'assentiment de l'assureur (6), pourvu que les choses soient encore entières. Les déclarations devraient être faites au fur et à mesure que se produisent les aliments ; mais les connaissements n'arrivent pas toujours aux assurés par ordre de date, et l'on stipule parfois dans la police qu'elles seront notées par rang de réception. Dans le cas où ce rang ne serait pas conforme à l'ordre des chargements, l'assuré doit le déclarer. L'assureur peut exiger la communication des connaissements pour contrôler l'ordre des déclarations.

Comme en France. l'assuré ne peut soustraire à la police flottante aucun des aliments qui tombent sous son application et tous les chargements qu'il fait opérer dans les conditions prévues par

mandant lui a donné ordre de contracter sans franchise d'avaries, alors que la police d'abonnement porte franchise d'avaries, on ne présumera pas qu'il ait voulu faire une application de risques contraire à ses instructions (Weil, n. 202).

(1) Donc s'il reçoit un ordre simple d'assurance pour des marchandises qu'il n'expédie pas, il n'est pas tenu d'en faire l'application au contrat (Weil, ib.). — (2) Cf. de Courcy, I, p. 390. — (3) Pol. de Paris sur corps (art. 26), sur facultes (art. 16). — (4) III, n. 1429 *bis*. — (5) *Sic* Rennes, 8 mai 1883. Rec. de N. 1884. 1. 189. — (6) Arnould, I, p. 319.

la police se trouvent, *ipso facto* et de plein droit, couverts par l'assurance (1).

Ces polices se font souvent, comme en France, par abonnement et à l'année. Elles sont utiles pour couvrir certains risques fréquents ou continus, par exemple ceux que peuvent faire courir aux armateurs de paquebots à trajet régulier le chargement sur le pont de marchandises sans le consentement de l'expéditeur ou tout autre fait du capitaine ou de l'équipage de nature à engager leur responsabilité. Dans cet ordre d'idées, M. Algernon Jones signale l'arrêt rendu dans l'affaire *Stephens* contre l'*Australasian Ins. co.*, autorisant l'agent de l'assuré à rectifier une déclaration d'aliment faite sur la police et à la remplacer par celle d'un aliment déjà sinistré au su de cet agent, mais qui rentrait dans les conditions prévues et qu'une erreur avait seule empêché d'inscrire à sa date (2) : remarquable application du principe qui affecte à la police flottante, *ipso facto*, tous les aliments rentrant dans les conditions prévues par cette police. L'assurance flottante est encore employée par les entrepreneurs de cabotage ou de transport sur les eaux intérieures (3). La clause *ship or ships to be thereafter declared* se combine souvent avec la clause *for whom it may concern* (pour compte de qu'il appartiendra) : les entrepreneurs de transport puisent dans cette combinaison le moyen de procurer aux expéditeurs l'assurance de leurs marchandises sans autre peine pour eux que d'en faire la demande au commissionnaire, celui ci leur délivrant à cet effet un connaissement qui contient une clause spéciale. Le commissionnaire déclare alors le chargement de l'expéditeur à sa date, comme aliment de sa police flottante.

L'article 741 § 1 du code espagnol implique la légalité des assurances *in quovis*. Il y a très-longtemps que ces assurances sont pratiquées dans les pays de droit espagnol (4).

(1) Un arrêt (Gledstanes *v.* Royal exch. Ins. co.) cité par Manley Hopkins (p. 259 à 261) a permis à un assuré de déclarer une cargaison dont il avait appris la perte en même temps que le chargement comme aliment a une police *in quovis* et sur bonnes et mauvaises nouvelles, non encore souscrite au moment du sinistre, mais qui était la continuation d'une série d'assurances flottantes contractées par l'assuré avec le même assureur : il faut ajouter que l'ordre de déclarer le navire perdu sur la nouvelle police à contracter avait été expédié de Calcutta, port de chargement, avant la perte du navire. On conçoit néanmoins que M. Hopkins ait critiqué cette solution : « il paraît résulter de l'arrêt, dit-il, qu'on peut déclarer un risque qui n'existe plus sur une police qui n'existe pas encore ». — (2) V. une intéressante analyse de ce document dans le *Bulletin de la société de législation comp.*, t. VII, p 594 à 595. — (3) V. l'analyse de l'affaire Joyce et autres, ib., p. 596. — (4) V. ord. de Bilbao, ch. XXII, art. 3. Cf. Weskett, art. Ship or Ships § 10.

Nous renvoyons le lecteur aux articles 595, 596 du code hollandais, 1688, 1689 du code portugais, 670 du code brésilien, 1321 du code argentin, 1331 du code de l'Uruguay, 1247 du code chilien, 1244 du code du Honduras, 1164 du code du Salvador. 1120 du code de Gualemala, que nous avons cités plus haut (n. 1316).

En Belgique (1), l'assuré qui, par une police d'abonnement, s'est réservé la faculté de charger sur le pont, n'est pas tenu de déclarer, dans la police de régularisation, qu'il a fait usage de cette faculté (2). Les tribunaux belges entendent que l'assuré par police flottante dénonce tous les aliments de l'assurance (3). L'assuré doit appliquer à la police d'abonnement toutes les expéditions de marchandises qu'il fait ou reçoit dans les termes de la police, pendant le cours de celle-ci, à moins de dispense formelle, et la distraction d'un aliment applicable à cette police motive la résiliation du contrat avec dommages intérêts (4). Enfin les expéditions de marchandises rentrant dans les conditions du contrat forment l'aliment de l'assurance *in quovis* par ordre de date, et l'assuré ne peut modifier cet ordre d'application (5).

L'article 821 du code allemand est ainsi conçu : « Quand une assurance sur marchandises est faite sans désignation du navire ou des navires (navires incertains ou non dénommés), l'assuré, dès qu'il apprend sur quel navire sont chargées les marchandises assurées, doit en faire part à l'assureur. Sinon, l'assureur ne répond d'aucun accident qui atteint les marchandises chargées ». De même en droit suédois et en droit finlandais (cf. ci-dessus n. 1316).

L'article 605 *in fine* du code italien (v. n. 1316) prévoit l'assurance *in quovis*. L'article 11 de la police de Gênes est ainsi conçu: « Saranno accettati i rischi delle merci *in quovis*, ma la dichiarazione del bastimento dovra farsi dall' Assicurato entro due mesi dalla data del Contratto per la navigazione al di qua del Capi d'Horn e di Buona Speranza, ed entro quattro mesi per le navigazioni da paesi piu lontani. Spirati questi termini senza che l'assicurato abbia fatta tale dichiarazione, la sicurta restera annullata,

(1) Nous nous bornons à compléter ce que nous avions dit du droit belge au n. 1316. — (2) Jugement arbitral du 17 mars 1869. Rec. d'A. 69. 1. 138. — (3) Anvers, 11 juin 1875. Rec. d'A. 75. 1. 215. — (4) Et quand les contractants ont soumis à des arbitres la question de savoir si certains aliments sont applicables à la police, ce fait n'emporte pas renonciation au droit de demander la resiliation du contrat, comme conséquence de la sentence arbitrale (Bruxelles, 6 février 1873. Rec. d'A. 74. 1. 42 et 245). — (5) Et une cargaison entière de marchandises constitue un tout indivisible dont l'embarquement n'est operé que lorsque le dernier colis est mis à bord (Bruxelles, 1er mars 1880. Rec. d'A. 80. 1. 153).

e sara dovuta all' assicuratore la meta del premio. La dichiarazione dei *quovis* di battelli pel travaso di merci pelle Riviere di Genova dovra essere fatta prima di procedere al travaso medesimo ; senza di che l'assicuratore non entrera in rischio ».

1386. Il ne faut pas confondre avec l'assurance flottante l'assurance *sur risques flottants*.

En principe, il n'y a pas d'assurance sans un risque effectif (cf. n. 1292). J'ai, par exemple, chargé l'un de mes correspondants à l'étranger de me faire construire un navire et, persuadé que ce navire existe, je l'ai fait assurer. En fait, le navire n'a pas été construit. L'assureur, en dépit de sa bonne foi, ne pourra pas réclamer une prime, la matière même du contrat faisant défaut. Cependant notre code déroge une fois à cette règle. J'ai fait assurer mon navire en voyage, ignorant quel est son sort : cette assurance, dite *sur risques flottants*, couvre les faits accomplis au moment du contrat, s'ils étaient ignorés des parties (1). Nous commenterons un peu plus loin l'article 365, qui contient cette dérogation.

L'ancien droit anglais n'admettait pas cette exception à la règle générale, à moins qu'on n'eût inséré dans la police la clause *lost or not lost* (2). Mais cette clause devint de style et l'on finit par juger qu'elle n'était pas strictement nécessaire, si les deux parties étaient de bonne foi (3). De même aux Etats-Unis (4).

Néanmoins la clause est encore usitée. Elle équivaut, a dit Park, à une assurance contre les pertes passées ou futures subies par l'assuré, dans la mesure de l'intérêt assuré (*in respect of the interest assured*) (5).

(1) Cf. Bordeaux, 5 mars 1861 (Journ. des trib. de co., t. XI, p. 463). — (2) As policies are frequently effected on ships and goods whilst they are in foreign ports or at sea, it being then uncertain whether they be not actually lost before the policy is effected, these words, *lost or not lost*, are inserted as a matter of course (Arnould, I, p. 245). — (3) Stone *v.* Mar. Ins. Co. of Gothenburg, 1 Ex. Div. 81, 85 ; Gledstanes *v.* Royal Ex. Asso. co., 34, L. J. (Q. B) 30, 35, etc. — (4) Kent's Comm. III, p. 259 *et notes* ; Phillips I, n. 925. — (5) Sutherland *v.* Pratt, 11 M. and W. 296. Il importerait peu, d'après cet arrêt, que le sinistre precédât le moment où le demandeur aurait acquis un intérêt dans la chose assurée. Mais Duer fait observer que cette jurisprudence est inapplicable si la chose assurée avait totalement péri au moment où l'assuré s'en était rendu acquéreur ; il n'avait pu acheter ce qui n'existait plus et, par conséquent, n'avait pas pu se créer un intérêt assurable (ainsi jugé dans l'affaire Hastie *v.* Couturier, 9 Exch. 109).

Le 3 octobre 1879, la comp. le Phénix, de New-York, assura une cargaison devant être transportée par l'*Alata, lost or non lost*, de Philadelphie à Rochefort. Le 23 décembre, Symondson, courtier du Lloyd, contracta,

1387. L'assurance *sur bonnes ou mauvaises nouvelles* ne se confond pas avec l'assurance sur risques flottants. Il ne faut pas dire avec M. Ruben de Couder (1) qu' « il y a de même assurance sur bonnes et mauvaises nouvelles lorsqu'on attend des nouvelles d'une expédition ». Telle était, il est vrai, l'interprétation donnée par les anciens jurisconsultes italiens (2) ; mais depuis longtemps cette clause n'a chez nous qu'un sens : écarter la présomption que la loi ou la police fait peser sur la partie quant à la connaissance de la perte ou de l'arrivée. C'est ce qu'Emérigon enseignait dès le dix-huitième siècle avec une précision remarquable (3) et ce que nous expliquerons nous-mêmes en commentant les articles 366 et 367.

La clause « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » ne correspond donc pas tout à fait, comme on le dit quelquefois à tort, à la clause anglaise *lost or not lost*, dont nous parlions tout à l'heure (4). Là où il n'y a pas de présomption établie, comme dans le code allemand ou dans le nouveau code italien, il n'est plus question d'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles (5).

1388. Qu'est-ce, au juste, que l'assurance *sur nouvelles régulières* ? La question a été mûrement examinée, en 1865, par la cour de Bruxelles. D'après un *parère* produit par plusieurs compagnies d'assurances, il suffisait, pour la validité d'un tel contrat, que l'assuré ou le réassuré n'eût pas reçu de mauvaises nouvelles et que le départ du navire ne remontât pas à une date éloignée. Mais la cour de Bruxelles a jugé le 16 janvier 1865 (6) que les nouvelles ne doivent plus être réputées régulières s'il s'est écoulé « depuis les dernières nouvelles reçues plus du temps moyen nécessaire au navire pour arriver à destination et donner de ses nouvelles (7) ».

comme agent du Phénix, une réassurance de cette cargaison à une prime elevée. Le 14 novembre, l'*Alata* était arrivée en sûreté à Rochefort et avait dechargé sa cargaison non endommagee ; mais ces faits n'étaient pas connus des contractants. Le réassureur ayant réclamé en justice le paiement de sa prime, la cour d'appel de Londres lui donna gain de cause le 1er avril 1881 (aff. Bradfyrd *v.* Symondson. L. T. R. XLV, p. 364).

(1) V° Ass. marit., n. 148. — (2) Targa, c. 52, n. 17, p. 229 ; Casaregis, disc. I, n. 152. — (3) Ch. XV, sect. V. — (4) Toutefois, en droit brésilien, les deux clauses sont synonymes (v. art. art. 677, c. brésil.). — (5) Cf. de Valroger, IV, n. 1711. — (6) Rec. d'Anv. 65, 2, 43. — (7) La cour, après avoir constaté que la clause est ainsi entendue en France comme en Belgique, s'exprime en ces termes : « Attendu qu'il conste des documents versés au procès que l'*Occident*, parti le 2 octobre 1861 de la Havane pour le Havre, sans indication de la date du départ connu au réassuré, avait 52 jours de mer à la date de la réassurance et que, la duree moyenne de navigation entre ces ports etant de 40 jours, ce temps était notablement dépassé à la date de la réassu-

1388 *bis*. On pratique encore en Belgique l'assurance *sur bonne arrivée*. Celle-ci n'a pas précisément pour objet le corps ou les facultés, mais l'intérêt que l'assuré peut avoir à la bonne arrivée du navire et des marchandises.

D'après une sentence arbitrale d'Anvers du 5 septembre 1868 (Rec. d'A. 68, 1, 271), une assurance sur la bonne arrivée d'un navire peut être faite par toute personne qui, sans en être propriétaire ou copropriétaire, a un intérêt licite à cette bonne arrivée (1). Aux termes d'un jugement rendu le 31 mai 1862 par le tribunal d'Anvers (Rec. d'A., 62, 1, 380), l'assurance sur bonne arrivée d'un navire, pour garantir la créance d'un fournisseur de l'armement payable au port de reste, n'autorise pas l'assureur, au cas de perte du navire suivie de délaissement, à exercer une action personnelle contre le capitaine en paiement de la dette de l'armement. L'objet de l'assurance et du risque étant en pareil cas le maintien du gage (c'est-à-dire du navire) sur lequel le fournisseur a un privilège, l'assureur qui paie ce dernier ne peut exercer de droits que sur le navire lui-même : il n'est pas légalement subrogé dans les droits de l'assuré qu'il indemnise. Enfin une sentence arbitrale du 11 décembre 1866 (Rec. d'A., 67, 1, 38) a décidé que l'assurance sur bonne arrivée exclut toute réclamation de l'assuré pour avarie grosse ou particulière ou pour simple perte des trois quarts (2).

1389. L'assurance, aux termes de l'article 335, peut se faire pendant le voyage comme avant le départ.

rance ; qu'ainsi, à cette date, les nouvelles n'étaient point régulières quant à l'*Occident*, et que la *Garantie maritime*, ayant connaissance de ce fait, de nature à influer sur l'opinion des risques, aurait dû, en contractant avec le réassureur, lui communiquer la connaissance de ce fait, dont la réticence entraîne la nullité de la réassurance ».

(1) « Attendu, dit la sentence, que le fait, reconnu par les demandeurs, de n'être ni propriétaires ni copropriétaires du navire *Hercules*, ne saurait élever une fin de non recevoir contre leur action; qu'en effet l'assurance en question n'a pas pour objet le navire lui-même, mais une somme de 7800 fr., représentant l'intérêt qu'avaient les demandeurs à la bonne arrivée et à la bonne conservation de ce navire pendant son séjour à Wessen ; qu'au dire des demandeurs, cet intérêt consiste dans une créance qu'ils avaient à charge de ce navire... ». — (2) Toutefois, d'après un arrêt de Bruxelles du 24 février 1870 (Rec. d'A. 70, 1, 83), en cas d'assurance sur la bonne arrivée d'un navire aux diverses destinations qu'il recevra pendant douze mois de navigation et sur sa bonne conservation pendant son séjour dans les ports et rades où il abordera, l'assureur est tenu de toute perte par innavigabilité relative qui se produit avant l'expiration du temps assuré. Mais, dans cette affaire, les reparations avaient atteint 102000 francs pour un navire évalué 70000 fr. et la perte, en fait, avait été totale.

L'assurance après le départ se rapproche, dans certaines législations, de l'assurance sur nouvelles régulières. « On peut, dit l'article 603 du code hollandais, faire assurer des navires déjà sortis du port de départ ou des marchandises qui sont déjà en cours de voyage, pourvu que la police énonce soit l'époque précise du départ ou du transport, soit l'ignorance de l'assuré à cet égard. La police doit alors énoncer, à peine de nullité, la dernière nouvelle parvenue à l'assuré, concernant le navire ou les marchandises » (1). « Si la police (art. 604) porte que l'assuré ignore l'époque du départ du navire ou des marchandises et si l'assurance a été contractée après leur départ du port d'où le risque a commencé à courir pour l'assureur, celui-ci peut exiger de l'assuré, en cas de sinistre, la déclaration sous serment qu'il n'a pas connu le jour du départ » (art. 604). « Si la police n'énonce pas que le navire est déjà parti ni que l'assuré ignore l'époque du départ, l'assuré est présumé avoir reconnu que le navire était encore dans le lieu où il devait mettre à la voile, au départ du dernier courrier arrivé, avant la signature du contrat ; et, s'il n'y a pas de poste régulière, il faut qu'il ne se soit pas présenté d'occasion favorable pour que la nouvelle ait pu parvenir » (art. 605). De même en droit portugais (art. 1708 à 1711 c. portug.) (2). Les prescriptions du code portugais ont été reproduites par les codes de Buenos-Ayres (art. 1332 à 1336) et de l'Uruguay (art. 1342 à 1346).

Faut-il nécessairement, en France, si l'assurance est faite après le départ, en informer l'assureur? Oui, d'après M. de Valroger (3). Mais cette doctrine est trop absolue. Encore faut-il qu'une telle omission puisse influer sur l'idée du risque. « Ce défaut de déclaration est une réticence, dit M. J. V. Cauvet (4), toutes les fois qu'il y a retard, au moment de l'assurance, ou dans l'arrivée du navire ou dans la réception des nouvelles » (5).

1390. Nous avons traité de l'*assurance pour compte* aux numéros 1312, 1313, 1328 *bis*, 1333, 1334. Nous renvoyons le lecteur à ces développements antérieurs.

(1) « Et, si l'assurance est faite par un commissionnaire pour compte, la date que porte sa lettre d'ordre ou d'avis, ou la déclaration expresse que l'assurance est faite sans mandat de l'assuré ». — (2) Le code portugais dit expressement (art. 1710) : « Sendo a partida do navio designada na apolice, e provandose depois que partira antes, o seguro e nullo ». — (3) III, n. 1398. — (4) I, n. 217. — (5) Un délai de douze jours écoulés depuis le départ, dans un voyage entre Nissa de Calamata et Trieste, n'est pas suffisant pour faire concevoir des appréhensions sur le sort du navire : par suite, le propriétaire des marchandises embarquées pour ce voyage, qui donne l'ordre de les faire assurer douze jours après le départ, n'est pas tenu de déclarer cette circonstance aux assureurs et ne peut être taxé de réticence pour n'en avoir rien dit (Marseille, 11 juillet 1877. Rec. de M. 77. 1. 291).

1391. L'assurance, aux termes de l'article 335, peut être faite « en temps de paix ou en temps de guerre ». Elle peut, en outre, être faite en prévision de la guerre ou de la paix. Comment faut-il caractériser juridiquement l'état de guerre ? C'est une question de droit public qu'on ne peut pas embrasser complètement dans un traité des assurances, mais sur laquelle nous reviendrons néanmoins en traitant des risques.

Nous verrons précisément, en commentant l'article 350, que la déclaration de guerre est au nombre des risques compris de plein droit dans l'assurance s'ils n'ont été exceptés. Par conséquent, la guerre survenant, une surprime ne pourrait pas être réclamée, si elle n'avait été d'abord stipulée. L'article 343 prévoit d'ailleurs cette stipulation (1). « La prime stipulée en temps de paix, disent le code turc (art. 188 § 1) et le code égyptien (art. 186 § 1) ne peut être augmentée si la guerre survient ; et réciproquement la prime ne peut être diminuée parce que la paix est conclue, sauf convention contraire des parties ».

1392. L'assurance peut être faite soit au voyage, soit à temps, soit au voyage avec une durée de temps spécifiée. C'est ce que nous avons expliqué longuement au n. 1317 : nous renvoyons le lecteur à ces explications.

En France, à défaut de convention contraire, le temps de l'assurance, quand la police est à terme, se compte de jour à jour et non d'heure à heure (2). En Allemagne, « quand la durée de l'assurance est déterminée par jours, semaines, mois ou années, le temps est calculé d'après le calendrier et le jour de minuit à minuit... Pour le calcul de l'heure, on se réfère au lieu où se trouve le navire. L'assureur supporte les risques pendant le jour *a quo* et le jour *ad quem* » (art. 834, c. all.) (3). De même en droit suédois et en droit finlandais (4).

D'après l'article 609 § 4 du code italien, « l'assurance à temps est réputée faite, à défaut de convention contraire, pour toute navigation ou toute relâche du navire pendant le temps convenu ».

1393. L'assurance, ajoute l'article 335, peut être faite pour l'aller et le retour ou seulement pour l'un des deux.

D'après une très-ancienne règle du droit maritime, dans le doute, l'assurance n'est censée faite que pour l'aller (5).

(1) Boulay-Paty, III, p. 390. *Sic* Hoechster et Sacré, II, p. 663 ; Ruben de Couder, v° Ass. mar., n. 151 ; de Valroger, III, n. 1397. — (2) Nantes, 6 avril 1881. Rec. de N. 1882. 1. 120. — (3) Donc une assurance conclue le 1er avril pour un an commence le 31 mars à minuit et finit le 1er avril suivant à minuit. — (4) « Si l'assurance est faite pour un temps limite, ce temps comprend le jour où finit l'assurance, de minuit à minuit, heure du port où se trouve le navire » (art. 191 § 3 cod. finl.). — (5) Loccenius, *de jure marit.*, l. II,

Si l'assurance est faite en prime liée (v. ci-dessus n. 1320) pour l'aller et le retour, ce n'est qu'une seule assurance, un seul et même voyage (1). De même en droit anglais : the voyage insured (*viaggium*), dit Arnould (2), is one, though the passages (*itinera*) made by the ship are several.

L'assurance ou plutôt les assurances peuvent être sans doute à prime déliée, lorsqu'un premier contrat porte sur le voyage d'aller, un second sur le voyage de retour. Mais, en thèse, si l'assurance, consentie par le même assureur, porte à la fois sur « l'aller et le retour, » il faut présumer qu'on n'a entendu l'appliquer qu'à un seul voyage (3).

Une fois que la prime réunit et lie, pour n'en faire qu'un seul et même voyage assuré, plusieurs traversées, l'assureur supporte sans interruption et sans intervalle de temps tous les dommages que peut éprouver le navire ou la cargaison.

Par conséquent, l'assureur supportera les risques au port de destination entre l'aller et le retour. « L'assureur supporte notamment les risques, dit l'article 831 du code allemand, en cas d'assurance pour l'aller et le retour, pendant le séjour du navire dans le port de destination du voyage d'aller ». Cette règle est universellement admise.

Mais si l'assurance était à prime déliée, que les assureurs de chaque voyage fussent différents et que, par suite des avaries souffertes pendant le voyage d'aller, le navire séjournât dans le port de destination lié à ce voyage, les risques de ce séjour seraient supportés par l'assureur du voyage d'aller. Ainsi l'ont très-bien jugé la cour de cassation le 12 mars 1862 et, sur renvoi, la cour de Montpellier le 12 février 1863 (4).

Si le navire périt dans le voyage d'aller, la prime liée est due en entier à l'assureur obligé de payer la perte, « parce que le contrat

c. V, n. 6 ; Straccha, *de assecur. gloss.* 12, n. 3 ; Santerna, *de assecur. pars* 3, n. 30 ; Valin, II, p. 52 ; Emérigon, ch. XIII, sect. IV.

(1) Emérigon, ib. — (2) I, p. 370. — (3) Dall. v° *Droit marit.*, n. 1625 ; Em. Cauvet, II, n. 31. — Lorsqu'un navire est assuré pour le voyage d'aller, celui de retour et des voyages intermédiaires avec primes distinctes stipulees pour chacun des voyages, l'assurance n'est pas faite à prime liee et par suite la prime n'est acquise à l'assurance que pour les voyages effectués. Donc, si le navire périt dans un voyage intermédiaire, le voyage de retour ne peut être réputé commencé, et la prime afférente à ce voyage n'est pas due par l'assuré (Nantes, 27 décembre 1884. *Rev. internat. du dr. marit.*, I, p. 148).— (4) D.62. 1. 105 ; 63. 2. 147. Cependant, dans l'espèce, les avaries avaient été réparées au moyen d'un emprunt à la grosse stipulé remboursable après le retour du navire et les risques du prêteur à la grosse s'etaient prolongés jusqu'à l'expiration du voyage de retour.

d'assurance a reçu une entière consommation » (1). Cette décision n'a jamais souffert le moindre doute parmi nous, ajoute Emérigon, qui reproduit à ce propos un acte de notoriété de Marseille, du 12 mai 1746 (2).

De l'unité du voyage assuré Boulay-Paty (3) et M. Weil (4) ont tiré la conséquence suivante : un assureur qui a déjà fait assurer le chargement pour l'aller et qui le fait ensuite assurer en prime liée pour « l'aller et retour » peut-il, après que la marchandise a péri dans le voyage de retour, s'adresser au second assureur? Non, quoique la première assurance porte uniquement sur le voyage d'aller, que la seconde porte en outre sur le voyage de retour. L'assurance à prime liée, étant indivisible de sa nature, ne peut être annulée partiellement et par conséquent doit être annulée totalement, puisque l'entière valeur des effets chargés était couverte par le premier contrat. La déduction nous paraît logique.

L'aller et le retour ne faisant qu'un seul et même voyage, si l'on liquidait l'assurance à prime liée suivant l'usage et les règles communes, on devrait attendre, pour opérer le règlement des avaries, la fin même du voyage assuré, c'est-à-dire le retour du navire : on réunirait alors en une seule masse les avaries de l'aller et du retour, et l'assureur en ferait, après déduction des franchises convenues, le remboursement (5). Mais les polices de Bordeaux contenaient depuis longtemps cette clause (6) : « En cas d'assurances à prime liée (ou à terme), chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé... ». Ce n'est pas qu'il y eût interruption dans les risques ; mais, d'une part, si des avaries s'étaient produites dans le voyage d'aller et dans le voyage de retour, on déduisait deux fois les « franchises » stipulées au profit des assureurs et, d'autre part, on ne pouvait pas cumuler les avaries en vue du délaissement : double avantage pour les assureurs. L'article 16 de la police « française » sur corps ajoute : « Chaque règlement est établi comme s il y avait autant de polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, *pour chaque voyage*, la limite des engagements des assureurs ». Autrefois si les armateurs payaient les dépenses de réparation des avaries du premier voyage et si le navire périssait au voyage suivant, comme les assureurs ne payaient rien au-delà

(1) Valin sur l'art. 27 du tit. VI du l. III ; Pothier, n. 187. — (2) « Nous soussignés, anciens Juge et Consuls, Echevins et Négociants de cette ville de Marseille, attestons que de tous les temps, lorsqu'une assurance est faite d'entrée et de sortie d'un endroit et que le bâtiment est pris par les ennemis ou qu'il a eu le malheur de naufrager pendant le voyage d'entrée, l'entière prime est acquise aux assureurs » (*Traité des assur.*, ch. III, sect. II). — (3) II, p. 660. — (4) n. 205. — (5) Cf. Lemonnier, II, n. 322. — (6) Art. 16.

des sommes assurées, les armateurs étaient exposés à perdre les dépenses de la première avarie et, pour éviter ce péril, avaient imaginé des expédients onéreux. On divisait l'assurance en plusieurs polices, au risque d'être surpris par des déroutements imprévus, on laissait les capitaines emprunter à la grosse, ou l'on avait à se préoccuper d'assurances complémentaires d'avances. « Tout cela, remarque M. de Courcy (1), était loin d'être satisfaisant. Les assureurs ont compris que, puisqu'ils ne voulaient pas prendre à leur charge les primes de grosse des voyages successifs, ils devaient logiquement offrir les règlements indépendants et successifs des avaries de chaque voyage... Plusieurs assureurs ne se familiarisaient pas avec l'idée de pouvoir payer 125 ou 150 0/0 de la somme assurée par une même police à l'année. Simple affaire d'écritures et d'apparence. Au lieu d'un seul enregistrement de 20000 fr. assurés à l'année à 8 0/0, que l'on suppose deux enregistrements de 20000 fr. chacun à 4 0/0, l'un pour le voyage d'aller, l'autre pour le voyage de retour, et l'on ne s'étonnera plus, après avoir payé des avaries sur le premier risque, d'être exposé à payer une perte totale sur le second ».

L'assurance sur victuailles, pour « l'aller et retour », subsiste après le voyage d'aller, les victuailles étant présumées remplacées pour la traversée de retour (2). Une assurance sur marchandises peut être faite pour l' « aller et retour », ainsi que le prévoyait l'Ordonnance (l. III, tit. VI, art. 6) et que le prévoit encore le code (art. 356) : dans ce cas, un nouveau chargement « représente ou remplace » (3) les marchandises assurées pour l'aller. Toutefois Lemonnier enseigne (4) que, en dehors d'une stipulation particulière, les nouvelles marchandises, achetées en remplacement des premières, ne leur sont pas subrogées, en sorte que, à raison du changement dans l'identité du risque, l'assureur ne répondrait pas de plein droit des marchandises substituées. Mais, dans ce système, l'assurance sur marchandises à prime liée serait dépourvue de sens (cf. art. 1157 c. civ.). Lemonnier lui-même est moins ferme dans son opinion pour le cas où l'assurance a été contractée d'une manière générale, sans désignation spéciale, *sur marchandises chargées ou à charger*. Selon nous, dans cette dernière hypothèse, l'hésitation n'est pas permise.

1393 *bis*. L'acte de notoriété de 1746 emploie les expressions « assurances d'entrée, assurances de sortie », qui sont encore usitées dans la langue technique. Les assurances d'entrée,

(1) Comment. des pol. fr. d'assur., p. 155. — (2) Cf. de Valroger, III, n. 1041. — (3) Expressions de Valin. — (4) I, p. 326.

dans le vocabulaire d'Emérigon (1), sont celles du voyage d'aller, les assurances de sortie sont celles du voyage de retour. On retrouve ces expressions dans le vocabulaire anglais, mais employées à rebours : la cargaison de sortie (*outward cargo*) part d'un port anglais pour l'étranger (2), la cargaison d'entrée (*homeward cargo*) part d'un port étranger pour l'Angleterre (3).

Quand le navire périt avant que les marchandises d'entrée (4) soient entièrement déchargées, mais après qu'une partie du chargement de retour a été mise à bord, comment répartir la perte? Le parlement d'Aix distingua, le 10 juin et le 28 mai 1727, entre les assureurs sur facultés et les assureurs sur corps. L'arrêt du 10 juin condamna les assureurs d'entrée et de sortie en même temps chacun à proportion des marchandises à bord qui les regardaient; quant aux assurances faites sur le corps, l'arrêt du 28 mai condamna les seuls assureurs d'entrée à payer la perte, parce que, dit Emérigon (5), un navire, dont l'état est indivisible, ne peut périr en même temps d'entrée et de sortie. Tel est aussi l'avis d'Emérigon.

En ce qui concerne les assureurs sur facultés, la jurisprudence anglaise est conforme à la jurisprudence française de 1727 (6). Quant aux assureurs sur corps, il a été jugé par lord Mansfield et dès lors constamment jugé que l'assureur pour risques de sortie (7) est seul responsable tant que le navire n'est pas resté (*moored*) vingt-quatre heures au port de destination ; mais après ce temps cet assureur est affranchi quand même on n'aurait déchargé qu'une petite partie de l'*outward cargo* (8).

Pour éviter toute équivoque, les rédacteurs de la police « française » sur corps (art. 17) se sont exprimés en ces termes : « Il y a *voyage distinct*, en ce qui touche l'application des articles 15 et 16 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement. S'il prend charge dans ou pour un ou plusieurs points, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement. Il en est ainsi alors même que le navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le débarquement des autres marchandises » (9).

(1) Emérigon, ch. XIII, sect. XX. — (2) From London to Jamaica, dit Arnould (I, p. 386). — (3) At and from Jamaica to London. — (4) Au sens du droit français. — (5) ib. — (6) Camden *v.* Cowley, 1 W. Bl. 417 ; Rickman *v.* Carstairs, 5 B. and Ad. 651. Le jurisconsulte américain Kent professe la même doctrine (Comm. III, p. 309). — (7) Au sens du droit anglais. — (8) Camden *v.* Cowley (précité) ; Barrass *v.* London Ins. Co., 1 Park, Ins. 74 ; Cruickshank *v.* Janson, 2 Taunt. 301. — (9) L'article 17 *in fine* de

1394. Le paragraphe final de l'article 335 est ainsi conçu : « L'assurance peut être faite... pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables ».

Aux termes de cet alinéa, les règles du titre X du livre II s'appliquent aux transports par rivières et canaux qui sont l'accessoire d'un voyage maritime, le début ou la fin de ce voyage. Ce point est hors de toute contestation.

Mais s'appliquent-elles, en thèse, à tous transports par rivières et canaux navigables ? Cette question, qui devrait être tranchée depuis longtemps, ne l'est pas, et nous paraît difficile à résoudre.

Premier système. Les assurances fluviales ne sont pas soumises aux règles que le code de commerce a établies pour les assurances maritimes, excepté dans certains cas, d'ailleurs très rares : elles suivent les lois que la pratique a introduites pour le règlement des assurances terrestres (1). En effet, ainsi que nous l'avons dit à maintes reprises, les dispositions du livre II ne s'appliquent qu'au commerce maritime. Nos assureurs répondent seulement des *fortunes de mer,* c'est-à-dire du dommage qui arrive *sur mer* (2) à la chose assurée : *ogni sinistro che occora in mare o da mare*, comme disait Targa (3). Or ce n'est pas une pure question de mots et les risques de la navigation fluviale diffèrent par leur nature des risques maritimes. Qui contracte en vue des uns ne contracte pas en vue des autres. D'ailleurs, il est indubitable que certaines dispositions du livre II ne sont pas applicables à l'assurance fluviale : par exemple, si l'assureur maritime proprement dit est privilégié pour la prime, le même privilège ne s'attache pas aux assurances portant soit sur des bâtiments de rivière, soit sur des marchandises transportées par ces bâtiments (4). Qu'on veuille bien se reporter aux *conditions générales* de la police française contre les risques des transports terrestres : l'article 1 débute ainsi : « La compagnie prend à sa charge tous risques de terre et chemin de fer généralement quelconques, ceux de transport par canaux et rivières inclus... ». Les *conditions générales* de la police allemande sont animées du même esprit et traitent dans deux

la police sur corps déroge à la règle générale posée par l'article 6 de la même police quant aux risques de l'assurance au voyage.

(1) Ruben de Couder, v° Ass.fluviale, n.1. « S'il est vrai, a répété le tribunal de commerce de la Seine le 5 juin 1886 (*Gaz. des trib.* du 18 juin), qu'à défaut de dispositions légales spéciales touchant les assurances fluviales, la jurisprudence a pu, dans certains cas, *d'ailleurs très rares*, leur appliquer par analogie les dispositions du code de commerce relatives aux assurances maritimes... ». — (2) Emérigon, ch. XII, sect.1. — (3) Ch.52,n.2. — (4) Même jugement du 5 juin 1886.

chapitres consécutifs des « transports sur les fleuves et eaux intérieures » et des « transports terrestres », en spécifiant que « les conditions écrites dans la partie A de la police s'appliquent également aux assurances des transports par les voies de terre y compris les chemins de fer, sauf les modifications suivantes et en tant que par la nature des choses et d'après leur teneur même elles ne se réfèrent pas exclusivement aux transports par eau ».

Deuxième système. L'article 335 permet d'appliquer aux transports fluviaux les dispositions du titre X (1). Dès le seizième siècle, le *Guidon de la mer* (ch. XVII) traitait « des assurances de ce qui se transporte par les rivières d'avec une autre province, même par charge de mulets », mettant à la charge de l'assureur le risque « qui pourra avenir ès dites rivières... ». La police, ajoutait le *Guidon*, est dressée dans la même forme que les polices maritimes, *par le même greffier des assurances*. De même en 1807 : quand le code a parlé d'abord des transports par mer, ensuite des transports par rivières et canaux navigables, il a mis sur le même plan les uns et les autres ; entendre autrement l'article 335, c'est le détourner de son sens naturel. Telle est, d'ailleurs, l'interprétation que la pratique donne à ce texte. Qu'on veuille bien parcourir, dans le dictionnaire de M. Ruben de Couder, les deux modèles de police adoptés par la compagnie d'assurances générales (2), on lira dans l'une et dans l'autre : « *Par dérogation expresse à l'article 369 du Code de commerce*, le délaissement des marchandises ne peut être fait que dans le seul cas de perte ou de détérioration des objets assurés si la détérioration ou la perte excède les trois quarts de leur valeur en état sain... (3) ». Il serait bien inutile de déclarer qu'on déroge à l'article 369, si cet article n'avait pas été regardé comme applicable de droit à l'assurance fluviale. Ces polices sont, d'ailleurs, taillées sur le patron des polices maritimes (4). Bien plus, on reconnaît que l'article 79 co., inapplicable aux assurances terrestres, embrasse dans ses prévisions les assurances fluviales (5) comme les assurances maritimes et confère un seul monopole aux mêmes courtiers.

Le second système nous semble préférable au premier. Les dispositions du titre X nous paraissent être applicables aux assu-

(1) Bedarride, III, n. 1103. M. de Valroger dit : « permet *au moins* » (III, n. 1406). — (2) Formule 1. Police applicable au nord de la France et de la Belgique ; formule 2. Police applicable au centre de la France et au Midi. — (3) Art. 24 de la première police, art. 14 de la seconde. — (4) V. notamment ce qui concerne le commencement et la fin des risques, les devoirs des assurés, la réticence, etc. — (5) Dall., Code de co. annoté, p. 167.

rances fluviales en tant que la nature des choses permet de les leur appliquer (1).

Casaregis (2) parle d'une assurance faite pour un voyage de Livourne au Havre avec permission de toucher partout, avant, arrière, à droite, à gauche, etc.: le navire périt en remontant la Loire pour aller à Nantes. Le jurisconsulte italien décide que les assureurs n'étaient pas tenus parce que la police ne donnait pas au capitaine le droit de multiplier les risques en remontant une rivière, et tel est aussi l'avis d'Emérigon (3). Tel serait encore le nôtre. L'analogie des règles applicables n'implique pas l'identité des risques à courir dans les deux navigations ni surtout, dans l'esprit des contractants, la volonté de courir les uns et les autres (4).

1394 *bis*. L'article 744 du code espagnol, qui est placé dans la troisième section du titre III du livre III (c'est-à-dire dans la section *des assurances maritimes*) et qui correspond à notre article 335, n'en reproduit pas l'alinéa final. Aucun texte ne permettant d'assimiler les assurances fluviales à l'assurance contre les risques de transport par terre, dont il est traité dans la section IV du titre VIII du livre II, elles sont régies par la section I de ce même titre, intitulée : *Del contrato de seguro en general* (cf. art. 438 c. esp.).

Tel n'est pas le mécanisme du code hollandais. On sait que le livre II de ce code est intitulé : « Des droits et obligations qui résultent de la navigation ». Au titre IX de ce livre, qui traite des assurances contre les risques de mer, succède un titre spécial, qui traite « des assurances contre les risques de transport par terre, sur les rivières et autres eaux intérieures ». Celles-ci (art. 687 c. néerl.) sont réglées selon les dispositions relatives aux assurances

(1) V. dans ce sens, quant à l'application de l'art. 348, trib. co. Seine, 28 septembre 1882 (*Gaz. des trib.* du 28 oct. 1884) ; trib. co. Seine, 22 nov. 1886, et Nantes, 1er déc. 1886 (la *Loi* des 15 et 17 février 1886) ; Lyon, 7 juill. 1886 (*Rev. int. du dr. mar.* II, p. 538) ; quant à l'application de l'art. 359, Paris, 10 février 1885 (ib. I, p. 108). *Junge*, quant au mécanisme de l'assurance pour compte, trib. co. Amiens, 17 nov. 1886 (la *Loi* du 19 janv. 1887). Mais le jugement du 5 juin 1886 n'en a pas été moins bien rendu, parce que l'art. 191 co. s'applique uniquement aux bâtiments de mer. — (2) Disc. 134. — (3). Ch. XIII, sect. VI. — (4) « En principe, remarque à ce sujet M. Em. Cauvet (II, n. 76), l'assuré ne peut pas, lorsqu'il est arrivé au lieu de destination, remonter un fleuve. Mais il en est autrement, sauf la mesure, lorsque ce fleuve, ainsi que cela a lieu pour la Tamise, la Gironde ou la Plata, est lui-même le port ». — Dans la police d'assurance maritime spéciale de Paris, pour les liquides en fûts, il est dit (art. 4) : « Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières... »

maritimes, sauf ce qui est prescrit par les articles 688 à 695 (1).

Au contraire, le code portugais ne parle des assurances que dans le titre XIV du livre unique de la seconde partie (*dos seguros*) Or l'art. 1673 de ce code (2) débute en ces termes : « L'assurance peut avoir pour objet les risques de mer, les risques de transport *par terre ou par eau*, etc. ».

Les articles 789 du code de Costa-Rica, 870 du code péruvien, 645 du code mexicain, qui correspondent à notre article 335, n'en reproduisent pas l'alinéa final.

Le titre X du livre III des codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay, qui succède immédiatement au titre « des assurances maritimes » est intitulé : « De los seguros contra los riesgos del trasporte por tierra *o por rios y aguas interiores* » et contient une disposition calquée sur l'article 687 du code hollandais (3).

Dans les codes du Chili, du Honduras, de Guatemala, du Salvador, à de nombreuses dispositions « communes aux assurances terrestres et maritimes » succèdent huit articles précédés de la rubrique *Dispositions spéciales relatives aux assurances terrestres.* « Les assurances terrestres à prime ont ordinairement pour but, dit l'art. 562 du code chilien (4)... 4° les risques de transport par terre, lacs, rivières et canaux navigables ». Dans ces sortes d'assurances, le délaissement n'est pas permis, sauf convention contraire (art. 563 c. ch., 561 c. h., 462 c. g., 492 c. s.).

(1) Art. 688. En cas d'assurance d'effets, les risques de l'assureur courront du jour de leur remise au lieu du départ ou du bureau et finiront dès leur arrivée à leur destination, sauf ce qui est prescrit par les articles suivants. Art. 689. L'assureur n'est pas tenu des dommages, si le trajet a été effectué sans nécessité par des voies extraordinaires ou d'une manière qui n'est pas usuelle. Art. 690. Si le temps du trajet est déterminé par la lettre de voiture et qu'il en soit fait mention sur la police, l'assureur n'est tenu à aucune indemnite pour les dommages qui ont eu lieu après le délai dans lequel les effets auraient dû être transportés. Art. 691 et 692. Les risques de l'assureur continueront même dans le cas où les effets seraient chargés en voyage sur d'autres voitures ou bateaux, à moins que le bâtiment du transport ne soit déterminé par la police. Dans ce cas, cependant, les risques continueront pour le compte de l'assureur si le chargement sur un autre bateau a eu lieu pour sauver les marchandises ou remettre le navire à flot... Art. 694. Les dispositions de la cinquième section du neuvième titre (*du délaissement*) s'appliquent également aux assurances mentionnées au présent titre.— (2) Le deuxième de la section I, qui est intitulée : *De contracto de seguro, sua natureza, objecto e forma.* — (3) « Los seguros que tienen por objeto el trasporte por tierra o por los rios y aguas interiores seran determinados en general, conforme a las disposiciones relativas a los seguros maritimos, salvas las modificaciones establecidas en los articulos siguientes ». — (4) Auquel correspondent les art. 560 c. hond., 461 c. guat., 491 cod. salv.

Les codes turc (art. 179) et égyptien (art. 177), en reproduisant intégralement notre article 335, en complètent ainsi l'alinéa final : « Et en général pour tous les risques de la navigation *par mer et par eau* » (1).

La loi belge du 11 juin 1874 qui forme le titre X du nouveau code de commerce, placé sous la rubrique « des assurances en général », contient la disposition suivante (art. 3) : « Les dispositions du présent titre, auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux, sont applicables aux assurances maritimes ainsi qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux ».

L'assurance dont traite le code allemand (liv. V, tit. XI) est dénommée « assurance contre les dangers de la navigation maritime ». Le projet primitif disait : les dangers de la mer, *die Gefahren der See*. On a changé ces expressions en seconde lecture pour indiquer que l'assurance peut embrasser les risques auxquels les navires sont exposés dans les ports, y fussent-ils à demeure pour plusieurs mois. Mais le code ne parle pas des assurances fluviales. Les propositions faites à diverses reprises, dans les conférences de Nuremberg, notamment par le représentant bavarois, d'y insérer des dispositions sur la navigation intérieure, ont été successivement repoussées. Il faut donc, pour trancher les difficultés, se référer aux clauses des polices. Nous renvoyons le lecteur aux conditions générales de la police allemande, traduites par M. A. Chaufton (2) (cf. ci-dessus, n. 1394) et aux polices des compagnies rhénanes (3).

(1) V. dans le recueil de Victor von John, p. 54, la police du Caire (*sopra merci viaggiante per terra ed acqua*). D'après l'art. 7 de cette police, le délaissement est interdit aux assurés ; mais l'assureur peut retenir les marchandises avariées moyennant le remboursement de leur valeur à l'état sain. — (2) II, n. 594. La police débute ainsi : « La compagnie assure, moyennant le paiement d'une prime, contre toute perte ou dommage que peut subir l'objet assuré pendant le transport sur les fleuves ou les eaux intérieures par suite d'un accident de navigation ou de tout autre cas de force majeure, à moins de disposition autre dans les articles qui suivent » (art. 1 § 1). D'après l'art. 13 § 2, « le sinistre arrivé, la compagnie a le droit, mais non l'obligation de prendre tout ou partie des marchandises assurées et de les traiter immédiatement comme sa propriété ». — (3) V. Victor von John, p. 219, 225 et 229. Un grand nombre de compagnies locales (à Rotterdam, à Kiew, à Dusseldorf, à Cologne, à Mayence, à Francfort, à Strasbourg, etc.), pratiquent l'assurance fluviale, en même temps que d'autres branches. Elles s'intitulent généralement « compagnies d'assurances contre les risques de mer, de navigation fluviale et de transport par terre ». La police de Cologne traduite par G. Lafond de Lurcy (p. 343) se divise en trois chapitres : 1. Assurance fluviale.

Le code de commerce italien traite, au livre I, du « contrat d'assurance » et dans le titre XIV de ce livre, chap. II, sect. II (1), de l'assurance contre les risques de transport (2).

Voici quels sont, d'après Phillips (3), les principes de l'assurance contre les risques de la navigation intérieure en droit anglo-américain. L'assuré est tenu de travailler au recouvrement et à la réparation du bâtiment naufragé, si c'est possible ; sinon, d'aviser les assureurs. Il ne peut, à la suite d'un sinistre, abandonner ou vendre le navire sans s'être procuré leur consentement (4) ou sans les avoir avisés (s'ils ne sont pas trop éloignés) (5). Les loyers et la nourriture de l'équipage ne sont pas au compte des assureurs durant la relâche causée par une fortune de mer, mais seulement pendant que le capitaine et les matelots sont employés à la navigation (6). D'après certaines polices, les assureurs opèrent une retenue de deux et demi pour cent sur le montant de l'indemnité (7). Il est spécifié s'ils assument le risque de l'incendie, des inondations et des gelées pendant que le navire est à l'ancre dans la saison d'hiver (8). « Perils of the seas, rivers, lakes, fires, jettisons, enemies, pirates, assailing thieves and all other perils », telle est l'énumération usuelle des risques, restreinte aux « perils of the lakes, rivers, canals, fires, jettisons, and damage to the vessel » si la navigation maritime ne se combine pas avec la navigation fluviale (9). La faculté de délaissement pour perte totale est restreinte aux cas où il est impossible soit de recouvrer, soit de réparer le navire. Il est le plus souvent stipulé que les choses délaissées seront affranchies de tout privilège, que le changement

2. Pour les risques de mer. 3. Transport par terre. La disposition finale du deuxième chapitre determine le mode de règlement des avaries dans l'hypothèse où « les assurances tant fluviales que maritimes se trouvent combinées ».

(1) Intitulée « de quelques espèces d'assurances contre les dommages ». — (2) Art. 447. L'assurance des effets transportés peut avoir pour objet leur valeur et les frais nécessaires jusqu'au lieu de destination et le profit espéré à cause du plus haut prix qu'ils auront au même lieu. Si les bénéfices espérés ne sont pas évalués à part dans la police, ils ne sont pas compris dans l'assurance. Art. 448. Le risque de l'assureur de transports commence à partir du moment où les effets sont consignes pour le transport, et il continue jusqu'au moment de la délivrance au lieu de destination, s'il n'y a pas convention contraire. L'interruption temporaire du transport et le changement de la route convenue entre les parties ou des moyens d'expédition ne libèrent pas l'assureur du risque, s'ils sont nécessaires à l'exécution du transport. — (3) I, n. 60. — (4) Police de Buffalo. — (5) Police de Philadelphie. — (6) Police de Saint-Louis. — (7) Ib. — (8) Police de Buffalo. — (9) Quant aux risques habituellement exceptés, v. Phillips, ib., I, p. 41.

de capitaine résoudra le contrat (1) ; que, dans le règlement d'une perte, le navire non évalué dans la police sera estimé d'après sa valeur au moment de la perte ; que, dans le règlement du sinistre, les créances de l'assureur seront déduites jusqu'à due concurrence ; que l'assureur, s'il y a lieu de restituer la prime, prélèvera 10 0/0 sur le montant de cette prime. On emploie quelquefois des formules spéciales pour l'assurance soit contre les risques de la navigation sur les canaux (2), soit contre les risques auxquels sont exposés les marchandises chargées dans les bateaux plats sur les rivières (3).

Le code civil du Bas-Canada énonce, au chapitre de « l'assurance maritime » (art. 2494), que l'assurance peut être faite « pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables ».

1395. Nous verrons plus loin que, dans notre matière, les risques de terre ne sont pas, en principe, à la charge de l'assureur et nous chercherons à les caractériser, pour les distinguer nettement des risques maritimes.

Toutefois certaines assurances portent à la fois sur les risques de terre et de mer (4). Faut-il, en ce cas, séparer les risques terrestres des risques maritimes et, par conséquent, s'abstenir d'appliquer aux premiers les dispositions qui impliquent l'idée de navigation? Assurément si le voyage maritime n'est que l'accessoire du voyage terrestre ou seulement si le voyage terrestre a été, dans la police, prévu séparément. Mais il arrive souvent aussi que des compagnies d'assurances maritimes assurent des marchandises de Paris à Alger, à New-York ou à d'autres destinations, les assureurs prenant expressément à leur charge tous les risques de terre, d'escale et de transbordement. Dans ce cas, les dispositions générales de la police concernant le règlement des avaries sont réputées s'appliquer aux avaries de terre comme aux avaries de mer (5).

M. de Valroger (6) rapporte, d'après Voigt (7), l'espèce sui-

(1) Polices de Lexington et de Philadelphie.— (2) Phillips, I, n.61.— (3) Ib., n.62.— (4) V.trib co.Seine, 19 novembre 1856 et 9 septembre 1857. Journ. des trib. de co., t. VI, p. 401 et 483. Conf. dans le dict. de M. Ruben de Couder, I, p. 629, le modèle de police sur monnaies, métaux précieux, etc. L'article 1 de cette police est ainsi conçu : « Les assureurs soussignés prennent à leur charge tous risques de mer, de terre, canaux, rivières, chemins de fer généralement quelconques ainsi que ceux de sejour à terre.,. En cas de trajet par mer, les navires auront la faculté de faire toutes escales, déviations et transbordements sans surprime ». — (5) Paris, 11 janvier 1877 et, sur pourvoi, Req. 18 mars 1878. D. 78, 1, 351. — (6) III, n. 1407. — (7) *Seeversicherungsrecht.* Iéna, 1880, p. 62.

vante. Des grains en sacs avaient été assurés d'un port de Finlande à Hambourg, le voyage étant ainsi désigné par la police : par mer, jusqu'à Lubeck et de là à Hambourg par chemin de fer. L'assurance était faite *franc d'avaries. sauf le cas d'échouement*. Les grains furent débarqués en bon état sur le quai de Lubeck ; mais, pendant qu'ils y étaient encore, un mouvement de marée extraordinaire inonda les quais et détériora la marchandise. L'assureur excipa de la clause précitée, mais fut condamné parce qu'une clause où il était parlé d'*échouement* ne pouvait s'appliquer qu'au transport par mer. En Allemagne, conclut le savant auteur, on est plus enclin qu'en France à séparer les risques de terre des risques maritimes.

Une police anglaise avait assuré le voyage de Shangaï à Londres, *viâ* Marseille, garantissant les risques d'arrêt, de contraintes et de rétentions exercées au nom d'une puissance quelconque. La compagnie des messageries impériales, employant un itinéraire connu, expédia les marchandises de Paris à Boulogne par le chemin de fer. Celles-ci, parvenues à Paris le 13 septembre 1870, n'en purent sortir à raison de l'investissement et furent délaissées par l'assuré le 17 octobre. La cour de l'échiquier jugea le 16 juin 1874 (1) que l'assurance couvrait le voyage continental de Marseille à Boulogne (2).

(1) *Journ. du dr. intern. privé*, II, p. 195. — (2) Et qu'il y avait dans l'espèce perte totale causée par le fait du prince rentrant dans les prévisions de la police.

CHAPITRE V.

THÉORIE DES RISQUES.

SECTION I.

NATURE DES RISQUES.

1396. L'assurance implique un risque, que court l'assuré. Nous avons développé cette proposition en analysant les éléments du contrat et nous renvoyons le lecteur au chapitre I, n. 1292.

L'assurance maritime implique un risque maritime.

Pour désigner, par une expression très générale, les risques maritimes dont répond l'assureur, on emploie usuellement, dans la langue technique des assurances, les mots « fortunes de mer ». L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 26, après une énumération nécessairement incomplète des pertes et dommages que les assureurs ont à supporter, met à leur charge « généralement toutes autres fortunes de mer ». Le code a procédé de même (art. 350).

Qu'est-ce, au juste, que la fortune de mer? « Les risques des pertes et dommages dont les assureurs se chargent par la nature du contrat d'assurance, dit Pothier (1), sont les risques des pertes et dommages qui peuvent arriver par *fortunes de mer*, c'est-à-dire par quelque cas de force majeure à laquelle on ne peut résister, *vis divina* ». Aux yeux d'Emérigon (2), cette définition est trop étroite : « Par fortune de mer, dit-il, on entend en général, tout dommage qui arrive *sur mer* à la chose assurée, sauf les modifica-

(1) Traité du contrat d'assurance, n. 64. — (2) Ch. XII, sect. I.

tions que l'Ordonnance ou les pactes des parties apportent à cette règle ». Mais la définition d'Emérigon est encore, à notre avis, trop restreinte, car certains dommages qui ne se produisent pas *sur mer*, mais se rattachent par un lien direct à un accident de navigation (par exemple la détérioration des marchandises pendant une relâche forcée), proviennent encore d'une fortune de mer. « Pertes et dommages occasionnés par la mer ou survenus sur mer », dit très bien Lemonnier (I, p. 172).

M. de Valroger paraît incliner vers l'opinion de Pothier (1) lorsqu'il blâme Emérigon d'avoir englobé dans les fortunes de mer les faits de l'homme qui causent un dommage sur mer. M. J. V. Cauvet place au contraire dans sa définition (2) toute action des éléments.tout fait de l'homme...*sauf les restrictions qu'apportent à cette notion générale d'autres principes propres au contrat* ». La rédaction de la police « française » sur corps justifie M. Cauvet, car c'est après avoir compris la barateric parmi les événements dont le risque est supporté par les assureurs que l'article premier de cette police revient à l'ancienne formule : « et généralement tous accidents et fortunes de mer ». Par la réunion des mots « accidents et fortunes », les rédacteurs de cette police ont d'ailleurs habilement précisé l'intention du législateur. C'est bien aux accidents, *lato sensu*, de la navigation maritime que s'est arrêtée sa pensée. En principe, les dommages qui sont la suite normale, ordinaire du voyage, comme un retard causé par des vents contraires ou par un calme plat ne sont pas des fortunes de mer à la charge des assureurs (cf. Rouen, 18 juin 1876. D. 1877, 2, 70, et Aix, 5 février 1867. Rec. de M. 67, 1, 178).

D'anciens auteurs avaient pensé que l'assureur n'est pas garant des cas insolites et extraordinaires, sauf convention spéciale (3). Mais d'autres, en plus grand nombre, avaient adopté l'avis contraire (4). « Cette exception, fit en outre observer Valin, qui ne pourrait que donner matière à des discussions fréquentes, n'est pas admissible parmi nous, à la vue de notre article qui comprend absolument *toutes fortunes de mer*, s'il n'y a quelque restriction par une convention expresse ». Tel fut aussi l'avis d'Emérigon. Ce n'est donc, disait celui-ci, que pour prévenir les doutes et les vaines disputes qu'on a inséré ces clauses dans les formules imprimées : « risques tant divins qu'humains, connus ou inconnus » (5) ; « périls et fortunes en quelque manière que ce

(1) IV, n. 1561. — (2) I, n. 137. — (3) Straccha, gl. 95 ; Santerna, pars III, n. 72 ; Casaregis, disc. I, n. 56 et 149. — (4) Scaccia, § 1, quest. I, n. 134 ; Loccenius, l. II, c. V, n. 5 ; Kuricke, *diatr.*, p. 831 ; Marquardus, l. II, c. XIII, n. 66. — (5) Form. de Marseille.

soit et que l'on peut imaginer » (1) ; « tous inconvénients pensés ou non pensés » (2), *cogitatis vel incogitatis*, *usitatis vel inusitatis*, *nullis exceptis* (3). De même sous l'empire du code, qui a repro duit les expressions de l'Ordonnance (art. 350 *in fine*) (4).

1397. « Occasionnés par la mer ou survenus sur mer... ». Nous revenons à cette formule pour en déterminer exactement la portée.

Survenus sur mer... Il n'est pas indispensable que l'accident provienne de la mer. En effet, a dit la cour de Bordeaux dans un arrêt cité par la plupart des commentateurs (5), il n'est pas un accident arrivant sur la mer qui ne reçoive d'elle un caractère tout spécial et une gravité toute particulière en raison de l'isolement qu'elle fait au navire et des dangers dont elle l'entoure de toutes parts. Dans l'espèce, la perte du navire avait été causée par une révolte des passagers, coolies ou émigrants chinois : le sinistre ne provenait donc pas de la mer. Mais il avait suffi qu'il se fût manifesté « sur mer » pour que l'assureur dût être condamné.

Occasionnés par la mer... C'est ici qu'il convient de distinguer les risques terrestres des risques maritimes.

L'assureur, sauf convention contraire, ne répond pas des risques terrestres. Par conséquent, il ne répond pas de la marchandise qu'on décharge pour la livrer au destinataire ; à plus forte raison, de la marchandise non embarquée. Il ne répond pas davantage « des dommages arrivés aux marchandises lorsqu'elles sont aux infirmeries » (6). De même s'il survenait quelque accident au navire en réparation dans un dock ou dans une cale, alors que les réparations n'avaient été motivées que par la vétusté ou le vice propre du navire.

Il en est autrement si les risques de terre sont une conséquence directe de la fortune de mer. Ainsi, dans une relâche forcée, la marchandise débarquée reste aux risques des assureurs, parce que les périls de terre ont leur cause dans la fortune de mer et n'en sont, pour ainsi dire, que la continuation (7) : donc la détérioration causée, en pareil cas, par les opérations réitérées de débarquement, d'emmagasinage, de rembarquement, sont à leur charge (8). Un navire entre en relâche forcée pour le salut com-

(1) Form. de Bordeaux et d'Anvers.— (2) Form. de Rouen et de Gênes. — (3)Form.de Hambourg.—(4) *Sic* Hoechster et Sacré,II,p.733 ; Ruben de Couder,v° Ass.mar., n. 373,etc. — (5) 18 novembre 1867. Rec. de M. 1868. 2. 90. — (6) « Car on ne les y transporte que pour remédier au vice propre de la chose. Mais si, en allant ou en revenant des infirmeries, quelque marchandise perit sur mer par cas fortuit et sans la faute du patron, les assureurs en repondent ». (Emérigon, I, p.677). — (7) Cf. J.V.Cauvet, I, p. 167. — (8) Mars., 12 novembre 1841. Rec. de M. t. XXI. 1. 114.

mun ; la marchandise doit être immédiatement réexportée et la vente en devient nécessaire ; les assureurs supportent encore les dommages et pertes qui en résultent (1). De même si l'autorité municipale d'un port écarte de la consommation la marchandise avariée par un événement de navigation (2). Lorsque le vice propre d'une marchandise s'est développé par la prolongation d'une relâche forcée, cette dépréciation particulière est à la charge des assureurs, parce qu'elles se rattache à la cause primordiale des avaries (3). Ils supportent aussi, par une déduction des mêmes prémisses, l'élévation, même insolite, des dépenses engagées pour réparer les avaries occasionnées au navire par un accident de navigation (4).

Mais si les accidents de terre sont une conséquence purement occasionnelle des événements maritimes, il semble raisonnable de les ranger sous la règle commune. Pothier avait dit (5) que la perte des effets soustraits par des pillards sur le rivage à la suite d'un naufrage est une fortune de mer à la charge des assureurs, et la jurisprudence moderne a confirmé cette opinion (6). En effet, c'est bien la fortune de mer qui avait contraint le navire à débarquer dans un endroit où la cargaison courait des dangers spéciaux, auxquels il n'eût pas été exposé dans un autre port. Mais si la marchandise, mal gardée, a été volée, par hasard, dans un magasin où elle avait été déposée à la suite d'une relâche forcée, il n'y a plus de lien direct entre la fortune de mer et le délit, qui aurait pu être commis sur n'importe quel autre point de relâche ou d'escale : ce risque n'était pas couvert par l'assurance maritime (7). De même l'assureur d'un prêt à la grosse supporte, en général, les risques de la vente du navire et de la cargaison affectés, parce que l'estimation des objets assurés obtenue par la vente publique est un élément nécessaire au règlement à intervenir entre les parties en cause ; mais les frais extraordinaires et vexatoires causés

(1) Paris, 17 mars 1859 ; Rennes, 18 janvier 1869. Rec. de M. 1859. 2. 51 ; 1869. 2. 127. — (2) Rec. de M. 1868. 1. 217. — (3) Rouen, 10 décembre 1879. Rec. du H. 1880. 2. 131 ; Havre, 29 août 1882. Rec. du H. 82. 1. 183. Cf. Rennes, 18 janvier 1869. Rec. de N. 69. 1. 97. — (4) Havre, 1^er^ septembre 1879 ; Rouen, 5 mars 1880 ; Havre, 4 mars 1884. Rec. du H. 1880. 1. 94 et 2. 116 ; 1884. 1. 99. « ... Que les assurés, dit le dernier jugement, ne sont pas davantage responsables du montant très-élevé des depenses occasionnées par les reparations ; qu'il ne faut pas oublier qu'elles ont eu lieu en pays étranger et que, si elles avaient eté faites en France, elles auraient certainement coûté plus de moitié moins ; que c'est là une des mauvaises chances que courent les assureurs dans les risques qu'ils acceptent... ». — (5) n. 55. — (6) Bordeaux, 6 décembre 1838. — (7) Trib. de co. de la Seine, 30 octobre 1856. J. des trib. de co., t. VI, p. 401.

par la résistance déloyale des emprunteurs ont pu n'être regardés que comme une conséquence indirecte et purement occasionnelle des événements maritimes, dont les assureurs étaient déchargés (1).

Un certain nombre de polices italiennes prennent soin d'énoncer que « les risques de terre ne sont pas compris dans l'assurance »(2). La cour de Gênes a jugé le 13 février 1885 (3) que non seulement les sinistres causés par la mer, mais encore les sinistres survenus en mer, pourvu qu'ils dépendent d'un cas fortuit et ne soient pas exceptés dans le contrat, sont des accidents de mer donnant ouverture à une action contre l'assureur.

1398. L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 26, avait dit : « Seront aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par tempêtes, naufrages, échoumens, abordages, changemens de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, prise, pillage, arrêt de prince, déclaration de guerre, représailles et généralement toutes autres fortunes de mer ». Le code a répété (art. 350) : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer ». Le projet de révision imprimé en août 1867 (art. 361 § 1) contenait une autre énumération: « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux choses assurées par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de navire, jet, feu, explosion, pillage, piraterie et barateric, et généralement tous accidents et fortunes de mer ». Mais c'est le texte de 1807 qui a force de loi et que nous allons, par conséquent, expliquer.

Toutes pertes et dommages... Ainsi débute le législateur, en 1807 comme en 1681.

Toutes pertes... Si la chose assurée est perdue en tout ou en partie, l'assureur est évidemment responsable.

Tous dommages... Il l'est alors même qu'elle est seulement endommagée.

Ne l'est-il que des détériorations matérielles ? Non sans doute. Les rédacteurs du code ont employé sciemment des termes très généraux. D'ailleurs c'est à dessein que nous avons traité des avaries avant de parler des assurances et nous appliquons les principes exposés au t. IV, n. 953 et s. Pothier (n. 49) reconnaissait

(1) Nantes, 9 mai 1885. Rev. intern. du dr. mar. II, p. 35. — (2) V. par exemple la police de Gênes (art. 1). — (3) Rev. intern. du dr. mar. I, p. 58.

que les mots « pertes et dommages » comprennent aussi « tous les frais extraordinaires auxquels des fortunes de mer ont donné lieu » et notre cour de cassation n'a pas hésité à sanctionner cette doctrine (v. ci-dessus, n. 953) (1). Il ne s'agit pas seulement ici des dépenses faites pour réparer les avaries matérielles, mais encore des autres frais qui ne proviennent pas de ces réparations (2) (v. notre t. IV, p. 129 et 130). et même des recours que les tiers peuvent avoir contre l'assuré, si ces recours ont leur principe dans une fortune de mer : c'est ainsi que l'assureur répond de la contribution mise à la charge de la chose assurée pour avaries grosses.

Après quoi, le législateur passe aux diverses causes de perte ou de dommage que peut éprouver un assuré.

1399. M. J. V. Cauvet, l'éminent praticien de Marseille, établit (3) cinq catégories de dommages, selon qu'ils proviennent : 1° des éléments ou des causes naturelles ; 2° du fait d'un tiers autre que l'assuré ou les préposés de l'assuré ; 3° du fait de l'assuré ou d'un de ses agents ; 4° du vice propre ; 5° de la responsabilité des faits du capitaine envers les tiers. Nous modifions cette classification comme il suit : 1° Action des éléments ou des causes naturelles ; 2° Fait d'un tiers autre que les préposés de l'assuré ; 3° Fait de l'assuré ; 4° Vice propre ; 5° Fait des agents ; 6° Fait de guerre ou fait du prince.

1400. I. *Action des éléments ou des causes naturelles.*

Par tempête..., dit l'article 350.

Les anciens auteurs faisaient remarquer que, « si le capitaine mettait à la voile avec un temps évidemment mauvais, il répondrait des événements » (4). Il est évident que si le capitaine est parti par un très mauvais temps, au mépris des règles élémentaires, l'assureur (nous le supposons non responsable de la baraterie) peut exciper de cette faute ; *culpa præcessit casum*. Mais « c'est de quoi, disait Emérigon dès le siècle dernier, je n'ai

(1) *Junge* civ. cass. 23 déc. 1857. D 58. 1. 61 ; Rouen, 17 janvier 1881. D. 82. 2. 73. — (2) *Jugé* par le tribunal de Nantes le 23 novembre 1867 (Rec. du H. 1867. 2. 219) que, si une assurance a été souscrite sur un navire à lancer, tel qu'il se trouvera sur le chantier au moment de la mise à l'eau avec les appareils nécessaires à cette opération et s'il a été stipulé que tous les risques de lançage, à compter du moment où l'on fera les dispositions nécessaires pour la mise à l'eau jusqu'à celui où le navire aura été amarré dans le port, sont à la charge des assureurs, ceux-ci sont tenus de rembourser à l'assuré les dépenses faites pour arrêter le navire en vue d'éviter le peril que lui faisaient courir la lenteur de sa marche et l'abaissement de la marée. — (3) I, n. 138. — (4) Straccha, *de nautis*, pars 3, n. 2 ; Rocus, *de nautis*, not. 56 ; Emérigon, ch. XII, sect. XI.

jamais vu d'exemple ». Il est tout aussi difficile de trouver cet exemple à la fin du dix-neuvième siècle, alors que la navigation à vapeur a pris un si grand développement, que les départs de tant de steamers s'opèrent à des époques fixes et qu'une célérité constante est devenue le premier besoin de la marine marchande (1). Les assureurs sont au courant de ces habitudes.

Le juge devra discerner avec soin si le dommage est bien issu de la tempête, envisagée comme un cas fortuit, ou s'il ne faut le regarder que comme une de ces suites normales du voyage, dont nous parlions au numéro 1396. La distinction a été judicieusement faite dans les conférences de Hambourg qui ont préparé le code allemand (2). Il y a des mauvais temps. des vents contraires, qui influent, dans les prévisions ordinaires, sur la durée du voyage, et les retards qu'ils causent ne sont pas assimilables aux avaries nées de la tempête.

Toutefois le mot « tempête » ne doit pas être entendu dans un sens trop technique. Alors même qu'il n'y aurait pas eu de tempête proprement dite, une agitation des flots qui dépasserait les prévisions ordinaires et pourrait compromettre la solidité d'un navire en bon état serait une fortune de mer du même genre et ses suites devraient être supportées par l'assureur (3).

Toutes les polices françaises d'assurances maritimes mettent expressément à la charge des assureurs les pertes et dommages « provenant de tempête » (4).

Naufrage. M. de Valroger paraît croire (5) que la déclaration royale du 15 juin 1735 avait défini le naufrage « la submersion du navire par l'effet de l'agitation violente des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière à ce qu'il s'abîme entièrement dans la mer et que de simples débris surnagent ». Il n'en est rien. C'est là seulement, ainsi que Valin l'a clairement expliqué (6), « une sorte de naufrage ». Emérigon a pu dire qu'il y a deux sortes de naufrages : « la première, c'est lorsque le navire est submergé, sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux (déclaration du 15 juin 1735, art. 2) ; la seconde, c'est lorsque le navire échoué sur la côte donne ouverture à l'eau de mer qui remplit sa capacité, sans qu'il disparaisse absolument ». MM.

(1) Toutefois des assureurs demandèrent au tribunal de commerce de Marseille, le 26 mars 1874, la nullite d'une assurance sous pretexte qu'une violente tempête sevissait au lieu et au moment où la police etait souscrite ; mais leur demande ne fut pas accueillie, « ce fait étant aussi bien connu des assureurs que des assures». — (2) Lewis, II, p. 268. — (3) Bordeaux, 19 août 1862. S. 62. 2. 552. — (4) Polices de Bordeaux (art. 1), du Havre (art. 1), de Marseille (art 1), de Nantes (art. 2) ; polices « françaises » sur corps et sur facultés (art. 1). — (5) IV, n. 1727. — (6) II, p. 619.

Hoechster et Sacré (1) ajoutent avec raison qu'il peut y avoir encore naufrage quand le navire ayant perdu tout son équipage, reste flottant en mer ou que sa carcasse est poussée à terre.

Un tribunal ne pourrait donc pas juger, *en droit*, qu'il n'y a pas naufrage s'il n'y a submersion totale. Le naufrage n'implique pas nécessairement, à notre avis, « la rupture et la perte du navire de manière qu'il n'en reste que des débris » (2). Le juge du fait ne peut pas prêter au législateur cette intention trop exclusive et s'enchaîner à une définition légale inexistante.

Il a donc, en cette matière, une grande latitude. La cour de Bordeaux a pu juger deux fois (3) qu'il y avait naufrage, alors que le navire flottait à l'état d'épave, sans guide, quoique conservant encore sa forme et ses qualités essentielles. Le tribunal de commerce de Marseille a pu regarder, comme « naufragé » (4) un navire qui, non susceptible d'être relevé, était voué à une destruction fatale, etc., etc. Nous croyons toutefois que, si le juge du fait, après avoir mis en relief tous les éléments caractéristiques du naufrage, dénie arbitrairement qu'il y ait naufrage, et refuse, par suite, d'appliquer l'article 350, sa décision devrait être cassée. Ce juge, après avoir constaté souverainement le fait, n'en peut pas tirer une fausse déduction juridique (5).

Toutes les polices françaises d'assurances maritimes mettent expressément à la charge des assureurs les pertes et dommages « provenant de naufrage » (6).

Echouement. « Echouement, dit Emérigon (7), c'est lorsqu'un vaisseau donne ou passe sur un bas fond ou banc de sable, où il touche et est arrêté, parce qu'il n'y a pas assez d'eau pour le soutenir à flot ; ce qui, pour l'ordinaire, le met en grand danger et même le brise et cause sa perte, s'il n'est pas assez heureux pour s'en retirer ». Le législateur distingue, quant à la nature des actions ouvertes à l'assuré, l'échouement avec bris de l'échouement simple. Nous n'insistons pas en ce moment sur cette distinction, parce que les deux sortes d'échouement sont à la charge des assureurs.

Toutefois, en droit français comme en droit anglais, l'échouement ne serait pas à leur charge, s'il ne présentait rien de fortuit

(1) II, p. 733. — (2) Nous n'approuvons donc pas la rédaction d'un arrêt de la chambre des requêtes du 27 juillet 1857. D. 58. 1. 392. — (3) 31 janvier 1837 et 25 août 1856. Cf. Labraque-Bordenave, n. 271. — (4) 18 juillet 1879. Rec. de M. 1879. 1. 260. — (5) Il faut entendre avec cette restriction, selon nous, l'arrêt de la chambre des requêtes du 25 juillet 1857. — (6) Polices précitées. — (7) Ch. XII, sect. XIII.

ou d'inattendu *(nothing fortuitous or unexpected)* (1) et s'il pouvait être regardé comme la condition normale du voyage, à raison soit de la construction, soit de la destination du navire (2).

En outre, il en est de l'échouement comme de la tempête. Si le sinistre a été causé par la faute de l'assuré, par exemple si celui-ci avait confié le commandement du navire à un subrécargue, ne mettant à bord qu'un capitaine simple porteur d'expéditions, l'assureur cesserait d'être responsable (3).

Toutes les polices françaises mettent expressément l'échouement à la charge des assureurs (4).

On lit en outre dans la police « française » sur corps (art. 19) : « En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renflouement, sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits franc d'avaries ».

Abordage fortuit. L'abordage purement fortuit, celui dont nous avons parlé dans notre tome V, n. 1127, est à la charge des assureurs. Ce point est incontesté. Néanmoins le mot « abordage » ne doit pas être entendu, cette fois, dans le sens restreint que nous lui avons assigné, au n. 1075. Il importe peu que le navire ait été endommagé par le heurt d'un autre navire ou par une ancre, par une madrague (5), etc.

Mais il est évident que l'assureur, *aux termes du droit commun*, n'est pas responsable de l'abordage causé par la faute du maître du navire assuré.

Si le dommage est arrivé par la faute des gens d'un autre navire, il est réputé fortuit pour celui qui n'est pas en faute, et l'assureur du bâtiment abordé ou de sa cargaison est responsable (6).

Si la faute est commune, chacun devient responsable en « proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement »(7). Supposons les fautes égales, les préjudices matériels inégaux. La contribution mise à la charge du navire assuré peut être inférieure ou supérieure au dommage réel Dans le premier cas, l'assureur doit évidemment payer

(1) Arnould, II, p. 735. — (2) V. notamment les arrêts rendus dans les affaires Magnus *v.* Buttemer (11 C. B. 876) et Thompson *v.* Whitmore (3 Taunt. 227). Ainsi le navire se rend dans un port où il n'y a pas de bassin : la maree se retirant, il reste à sec et, le navire n'etant pas construit pour échouer, de graves avaries en résultent : l'assureur ne sera pas responsable.— (3) Paris, 1er avril 1881. Rec. du H. 1881.2. 15 et 247.— (4) Polices précitées. —(5) Cf. Emerigon, ch. XII, sect, XIV. —(6) Emérigon, ib. — (7) V. notre t. V, n. 1128,

toutes les avaries (sauf son recours), car la loi du contrat l'astreint à dédommager complètement l'assuré; mais, dans le second cas, est-il quitte en payant toutes les avaries matérielles? Oui, *d'après le droit commun*, puisqu'il n'a garanti que le montant de ce dommage (1).

Enfin l'abordage peut être douteux (v. notre t. V, n. 1129); les assureurs répondent du dommage par cela seul que cette nature d'abordage n'implique pas la faute du capitaine (v. ci-dessous, n. 1425 *bis*).

Nous examinerons bientôt si et quand les recours des tiers pour abordage sont à la charge des assureurs.

Toutes les polices françaises mettent expressément l'abordage fortuit à la charge des assureurs (2).

L'adjectif *fortuit* a disparu des deux polices (sur corps et sur facultés) qui ont reçu dans la langue usuelle et technique des assurances la dénomination spéciale de « françaises ». Il ne faut pas oublier que, selon le mécanisme de ces polices, les assureurs supportent le risque de la baraterie.

Changement forcé de route. En droit commun, dans les assurances au voyage, il faut que le voyage accompli soit le voyage prévu; s'il en est autrement, les risques sont déplacés, les calculs des contractants faussés (v. ci-dessus, n. 1317). Donc la déviation doit être forcée pour être légitime. Quand est-elle forcée?

I. Ce serait heurter les usages maritimes et les nécessités pratiques de la navigation que d'envisager une déviation comme volontaire dès qu'elle n'est pas imposée par une nécessité fatale, absolue : *Necessity or just cause*, dit-on aux États-Unis; *Moral or physical force or other justifying cause*, dit-on en Angleterre (4). Un intérêt capital et de premier ordre peut suffire à faire envisager le changement de route comme forcé.

II. On a proposé (5) les exemples suivants : 1° le mauvais temps oblige le navire à dérouter (6); 2° une réparation indispensable ne peut être faite qu'au prix d'un déroutement (7); 3° cette réparation étant impossible, trop lente ou trop coûteuse dans un premier

(1) *Sic* Em. Cauvet, II, n. 116. *Quid* si l'assureur a garanti la baraterie de patron? Dans ce cas, si l'on admet avec nous (v. ci-dessous, n. 1425) qu'une telle clause protège l'assuré même contre le recours des tiers, l'assureur devrait payer cette part de la contribution qui excède le montant des avaries matérielles, puisqu'elle représente la faute du capitaine (cf. de Valroger, IV, n. 1549). — (2) Polices précitées. — (3) Phillips, I, n. 977. — (4) Arnould, I, p. 495. — (5) Cf. E. Cauvet, II, n. 33. — (6) Harrington *v.* Halkeld et les autres arrêts cités par Arnould, I, p. 499. — (7) Nolte, I, p. 775; Phillips, ch. XII, sect. IX; Motteux *v.* London Ass. Co., 1 Atk. 545; Pelly *v.* Royal Exch. Ass. Co., 1 Burr. 341.

port, le navire est conduit dans un second port (1); 4° manque de provisions ou d'eau, le navire ayant été d'ailleurs approvisionné suffisamment au départ (2) ; 5° insuffisance de l'équipage par suite de maladies ou de décès survenus en cours de voyage (3) ; 6° dans certains cas, manque de pilote (4) ; 7° danger de la peste ; 8° blocus d'un port de reste (5); 9° juste crainte d'être pris par les glaces (6); 10° juste crainte de capture (7), etc.

III. Il serait difficile d'admettre avec la jurisprudence anglaise et anglo-américaine que (hormis le cas où la baraterie de patron serait assurée) le déroutement causé par une révolte de l'équipage fût au risque des assureurs.

IV. On traite la question suivante dans les livres des jurisconsultes anglais et anglo-américains : la déviation opérée en vue d'un sauvetage est-elle légitime? Non, s'il ne s'agit que de sauver des biens ; oui, s'il s'agit de sauver des hommes (8). La distinction nous paraît sage et conforme soit à l'esprit, soit même aux textes de la législation française (9).

Les assureurs sont-ils encore responsables quand l'assuré a dévié pour se soustraire à un risque dont ils n'étaient pas tenus? La question, controversée en Angleterre (10), nous semble devoir être résolue négativement en France ; ce risque ne les concernait pas, et, si l'on a dérouté, c'est dans un intérêt qu'ils n'avaient pas entendu protéger (11).

Changement forcé de voyage. Casaregis avait très soigneusement distingué le changement de route et le changement de

(1) Phillips, ib.; Hall *v.* Franklin Ins. Co., 9 Pick. 466. — (2) Raine *v.* Bell, 9 East 185. — (3) Arnould, I, p. 498. *Jugé* par lord Eldon, that if by the visitation of God so many of the crew, who were otherwise sufficient, became so afflicted with sickness as to be incapable of managing the ship, such an illness of the crew was a necessity which might justify a deviation. Woolf *v.* Claggett, 3 Esp. 257 ; cf. aux Etats-Unis Winthrop *v.* Union Ins. C°., 2 Washington's Circ. C. Rep. 7. — (4) Roccus, note 98. — (5) Cf. Arnould, I, p. 500. — (6) Phillips, I, n. 1023, Graham *v.* Commercial Ins. Co., 11 Johns. 352. — (7) Cf. Arnould, p. 500-501 ; Phillips, n. 1023 et les nombreux arrêts cités en note. — (8) Cette distinction est formellement adoptée aux Etats-Unis. V. Phillips, I, n. 1027, 1028 et les arrêts cités en note. I apprehend the law will be found the same in this country, dit Arnould en parlant de l'Angleterre (I, p. 503). — (9) M. Em. Cauvet cite à ce propos l'art. 2 du titre IX, l. IV de l'ord. de 1681, qui débute ainsi: « Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage ». — (10) V. dans Arnould, I, p. 502-503, les développements placés sous la rubrique *Irresistible force of perils not insured against.* — (11) *Sic* Em. Cauvet, II, n. 37. Telle est, du reste, l'opinion d'Arnould.

voyage (1). *Mutari viaggium tunc dicitur*, disait-il, *quando primam principalem destinationem magister navis non sequitur : utpote quod navis cum onere et cum primis vecturis ad locum destinatum amplius non intendat ire nec eat.* La définition d'Emérigon (2) embrassa plus exactement toutes les hypothèses : « Si le navire met à la voile pour toute autre destination que celle du voyage assuré ou si, parvenu à la hauteur et vue du lieu de reste, il va à un endroit plus éloigné ; ou si, en s'écartant de la route légitime, dans laquelle il était entré, il abandonne sa destination primitive pour aller ailleurs, dans tous les cas, *le voyage est changé* ». Kent a dit avec une précision remarquable (3) : « Le voyage est changé lorsqu'on a changé soit le terme *a quo*, soit le terme *ad quem* ».

Ce que nous avons dit du déroutement s'applique au changement de voyage. Le changement de voyage est forcé, par exemple, s'il a été déterminé par la juste crainte qu'excitait au point de destination l'approche d'une armée ennemie (4).

Changement forcé de vaisseau. L'assurance a été faite, on le suppose, sur un navire déterminé ou, si elle avait été faite sur un navire indéterminé, un avenant de déclaration ou d'aliment a précisé le bâtiment auquel elle s'applique (cf. ci-dessus, n. 1314).

L'article 1 de la police « française » sur marchandises reproduit les mots « changements forcés de route. de voyage et de navire », tandis que l'article 1 de la police « française » sur corps se borne à dire : « changement forcé de route ou de voyage ». L'insertion des mots « changements forcés de navire » eût été, selon M. de Courcy (5), un non-sens dans l'assurance sur corps. Nul ne peut se figurer, en effet, que, si j'ai assuré un navire désigné, je réponde d'un autre : cela va de soi (6).

Ce n'est pas, d'ailleurs, changer de vaisseau que de naviguer à l'aide d'un remorqueur pendant une partie du parcours assuré (7).

Le changement de navire n'est pas plus que le changement de voyage présumé fatal : l'assuré doit prouver qu'il était forcé. Exemples : le premier instrument de transport a été mis soit par tempête, soit par échouement, soit pour avoir essuyé un combat,

(1) V. le disc. I, *passim* et le disc. 67. — (2) Ch. XIII, sect. XIV. — (3) Comment. III, p. 317. — (4) Rouen, 1er mai 1872. Rec. du H. 1872. 2. 174. — (5) Comment. des pol. fr. d'assur., p. 218. — (6) De même Emérigon, traitant du changement de vaisseau (I, p. 423), suppose que le capitaine est obligé de louer un autre navire pour y transborder *les effets assurés.* — (7) Mars. 28 mai 1875. Rec. de M. 1875. 1. 244 : « Attendu qu'un remorquage n'est pas en lui-même une aggravation de risques et qu'il peut être employé dans toutes les navigations à la voile, soit comme moyen de secours, soit même comme moyen de faciliter, de hâter l'arrivée d'un navire en vue de combinaisons commerciales... ».

hors d'état de navigation ; ou bien il a fait naufrage et c'est le cas de s'en procurer un autre pour y charger les marchandises sauvées ; ou bien il a été arrêté pour longtemps par l'autorité supérieure ; ou bien le navire a été pris tandis qu'on relâchait ou qu'on rachetait la marchandise (1), etc.

Relâche forcée. Il y a relâche forcée quand le navire en cours de voyage est contraint d'entrer et de s'arrêter plus ou moins longtemps dans un port autre que celui de sa destination. Il en est évidemment de la relâche comme du déroutement proprement dit (2) Elle est à la charge des assureurs quand elle a son origine dans une fortune de mer.

Il n'est pas toujours aisé de discerner si telle est, en effet, l'origine de la relâche. Souvent obligé de débrouiller un chaos d'événements complexes, le juge devra remonter à la cause déterminante et statuer en conséquence (3).

Quoique les assureurs ne soient pas tenus, en général, des droits de pilotage, touage, lamanage et autres semblables (cf. art. 354), si cette sorte de dépenses est issue d'une telle relâche, ils devront la supporter. « Il est naturel, a dit Valin (4), que ces droits fassent alors partie des avaries, étant occasionnés par tempête ou autre fortune de mer » (5).

(1) Emérigon, ch. XII, sect. XVI. — D'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 3 août 1881 (Rec. de M. 1881. 1. 246), en cas d'assurance sur facultés à bord d'un navire désigné par sa nationalité et par son nom, les assureurs qui ont assumé les risques provenant de tout changement forcé de vaisseau et de baraterie de patron ne peuvent faire grief à l'assuré de ce que le navire sur lequel se trouvaient les facultés assurées a été vendu et a changé de pavillon. Ce fait, constituant une force majeure à l'égard de l'assuré sur facultés, qui y est demeuré étranger, rentre dans les deux catégories de risques ci-dessus et est, par suite, à la charge des assureurs. Mais, si la vente a eu lieu pendant le cours du chargement, les marchandises mises à bord avant le changement de pavillon sont seules aux risques des assureurs, les marchandises chargées postérieurement ne l'ayant pas été conformément aux conditions de la police. — (2) Estrangin, p. 116 ; Lemonnier I, n. 164. — (3) Par exemple, la relâche d'un navire ne saurait être attribuée à son mauvais etat d'entretien ou à son innavigabilité, encore bien que les appareils du moteur à vapeur du navire se soient rompus et que les experts nommés au port de relâche aient attribué la rupture à une usure négligée ou à un vice propre de la chose, si la cause déterminante de la relâche a été une voie d'eau sur laquelle et les conséquences de laquelle la rupture de la machine n'a eu aucune influence (Havre, 29 août 1882. Rec. du H 82. 1. 183). Cf. Bordeaux, 9 mars 1885 *(Rev. de droit commerc., industriel et marit.*, ann. 1885, p. 273) et Rouen, 10 décembre 1879 (précité). — (4) II, p. 82. — (5) Conf. dans notre t. IV, n. 1008, le ta-

Feu. I. L'accident causé par le feu du ciel ou de l'ennemi a été mis par le plus ancien droit maritime à la charge des assureurs (1). Tel est encore le droit commun, puisque les risques de guerre sont, d'après le code de 1807, supportés par eux. Le parlement de Provence jugea même le 30 mars 1748 que les assureurs répondent du feu volontairement allumé pour soustraire un bâtiment de mer à l'ennemi ; car laisser tomber ce bâtiment aux mains de l'ennemi, c'est augmenter ses forces et, par conséquent, il existait un juste sujet de brûler le navire (2). Tel est encore l'avis de Lemonnier (3), qui nous semble conforme au texte et à l'esprit du code.

II. Emérigon (ch. XII, sect. XIII § 2) parle du vaisseau hollandais l'*Adam*, que les Espagnols ne voulurent pas recevoir à Mayorque et auquel ils mirent le feu par crainte de la peste: « Les assureurs, dit-il, payèrent la perte sans élever aucune difficulté, parce que le capitaine ni son équipage n'étaient point en faute ; car la suspicion de la peste est mise au rang des cas fatals » (4). D'accord, pourvu qu'on fût réduit à cette extrémité. C'est pourquoi Lemonnier, pour aboutir à cette solution, suppose d'abord que le vaisseau pestiféré a été brûlé par ordre supérieur (5).

III. Il est évident que, si l'incendie doit être attribué à la faute du capitaine ou des matelots, les assureurs n'en sont pas tenus selon le droit commun. Il en serait autrement s'il avait été allumé par la faute des passagers (6) (non compliquée, nous le supposons, par une faute de l'équipage), car le propriétaire-armateur lui-même ne répond pas, en principe, de cette faute.

Il est non moins évident que, si l'incendie doit être attribué au vice propre, les assureurs n'en sont pas tenus selon le droit commun. Mais le jurisconsulte anglais Arnould incline à penser que, si l'incendie gagne d'autres marchandises ou le navire, l'assureur de ces marchandises ou du navire sera responsable (7). Faut-il adapter cette solution aux textes français ? On peut soutenir, sans doute, que la cause première et déterminante de l'avarie est, non pas une fortune de mer, mais le vice propre. Toutefois, si l'on veut bien y regarder de près, le navire, la marchandise saine ne

bleau des frais que peuvent occasionner les relâches faites pour réparer les avaries communes.

(1) Straccha, gl. 18 ; Targa, ch. 56 ; Scaccia, quest. I, n. 135. — (2) Cf, Pothier, n. 53 ; Emérigon, ch. XII, sect. XVII. — (3) I, n. 172. — (4) *Sic* Casaregis, disc. 121, n. 12. — (5) I, n. 173. — (6) Emérigon, ib. § 1. — (7) But if other goods, in the same hold, not contributing to the cause of loss or the ship herself be burnt in consequence, the underwriters, *it seems*, are liable.

périssent pas par *leur* vice propre : en ce qui les concerne et dans les rapports des contractants, le sinistre n'est-il pas assimilable à tout accident arrivé sur mer ? Il me semble que l'assureur redevient responsable (1), sauf son recours.

IV L'incendie est il présumé fatal ? Quatre avis ont été soutenus. *a.* Il faut appliquer aux incendies qui éclatent sur mer la règle romaine *Plerumque incendia culpa fiunt inhabitantium* (2). Tel n'est pas notre avis. D'abord la faute ne se présume pas ; ensuite tout sinistre arrivé sur mer est réputé fortune maritime et fortuite ; enfin l'article 350 range expressément l'incendie parmi ces fortunes maritimes (3). *b.* Lorsque le rapport du capitaine n'indique aucune cause du feu, il y a présomption que l'incendie est causé par la faute de l'équipage (4). Cela ne nous paraît pas soutenable. Le capitaine est tenu de révéler tout ce qu'il sait ; mais, quand il se tait sur ce qu'il ignore, il ne peut pas résulter de ce silence naturel et nécessaire une interversion dans les présomptions. *c.* L'incendie n'est présumé fatal que si personne ne survit, parce que la mort du capitaine et des marins enlève tout moyen d'informa tion (5). C'est déraisonnable, l'absence d'explications ne touchant pas au fond des choses et n'étant pas de nature à modifier les causes effectives du sinistre. *d.* L'incendie est présumé fatal (Aix, 2 juin 1871 et Marseille, 12 décembre 1877) (6).

En effet l'article 350 classe le feu, sans épithète, parmi les fortunes de mer : donc il suffit, en thèse, à l'assuré de prouver l'incendie, l'assureur conservant le droit d'en établir le caractère non fortuit. Il en devait être ainsi d'ailleurs, trop de chances d'incendie menaçant le navire en dehors du vice propre et de la baraterie.

(1) *Sic* de Valroger IV, n. 1553. — (2) *Sic* Aix, 10 décembre 1821. J. d. P. t. XVI, p. 1002. — (3) Il est vrai, remarque à ce propos Lemonnier (I, n. 171), que les changements de route, de voyage ou de vaisseau ne sont pas présumés fatals. Mais c'est qu'ils sont toujours, en un sens, l'œuvre de la volonté humaine, aucun ne pouvant s'accomplir sans une manœuvre consentie et executee par l'homme. Le même jurisconsulte, pour repousser l'application de l'adage romain, fait très bien ressortir à quel point les incendies maritimes diffèrent des incendies terrestres. — (4) Dageville III, p. 262, 263. — (5) Douai, 1er fevrier 1841 (cité par Lemonnier). — (6) Rec. de M. 1871. 1. 261 ; 1878. 1. 57. *Junge* trib. de co. de Bordeaux, 28 mars 1866 (Rec. de M. 1866. 2. 163). Dans cette dernière espece, le capitaine avait fait assurer ses effets personnels et en réclamait, à la suite de l'incendie, le paiement aux assureurs ; mais ceux-ci se fondaient sur l'art. 230 co. pour obliger le capitaine à prouver que le sinistre était le résultat d'une force majeure : le capitaine, répondit le tribunal, doit être, en pareil cas, traite comme tout autre assuré ; c'est-à-dire que l'assureur ne peut être déchargé s'il ne démontre lui-même qu'il y a eu faute.

On se tromperait en croyant qu'un certain nombre d'arrêts, statuant sur des cas de combustion spontanée, heurtent cette doctrine. Quelques marchandises sont tellement inflammables que cette combustion est la règle : la nature même du sinistre résulte très probablement d'un certain état chimique et dès lors, quand on ne peut pas l'expliquer par une cause particulière, la démonstration est faite. On conçoit très bien que le tribunal de commerce de Marseille ait, plusieurs fois, attribué à la combustion spontanée des incendies inexpliqués, survenus dans un chargement de charbons (1). Mais ce sont là par dessus tout des jugements d'espèce et quelques tribunaux de commerce ont le tort d'étendre arbitrairement une solution exceptionnelle, applicable à un très petit nombre de marchandises.

Explosion. Le projet de révision (imprimé en 1867) mentionnait, parmi les fortunes de mer à la charge des assureurs, l'explosion à côté du feu. De même, d'après les conditions générales imprimées à la suite de la police « française » sur corps (1er janvier 1886), « les risques d'explosion sont à la charge des assureurs ». Y a t-il lieu d'assimiler l'explosion à l'incendie ? D'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 25 mai 1883, la clause par laquelle les assureurs sur corps d'un vapeur garantissent l'explosion doit sortir à effet lorsque les causes du sinistre sont incertaines : il suffit, pour engager leur responsabilité, que l'explosion survienne en mer et qu'aucune faute ne soit établie à la charge de l'armateur ou de son préposé. Nous adhérons à cette jurisprudence.

Jet. Le jet est pris ici comme type de l'avarie commune (v. notre t. IV, n. 984).

Ainsi : 1° la part contributive soit du navire et du fret, soit des marchandises sauvées est mise au nombre des dommages dont répondent les assureurs ; en effet, quoiqu'un acte de volonté détermine le sacrifice ou la dépense (v. notre t. IV, n. 972), la cause originaire de la perte supportée par l'assuré est une fortune de mer ; 2° par la même raison, le chargeur dont les marchandises ont été jetées et qui ne peut recevoir à la suite de la contribution qu'une portion de la valeur sacrifiée, devant contribuer lui-même à l'avarie, touche aussi des assureurs le montant de sa perte.

On sait que, dans l'opinion de M. de Courcy, la contribution aux avaries communes ne comporte pas, en thèse, la déduction d'une franchise au profit des assureurs (3). En effet, d'après l'article 9 de la police « française » sur facultés, les avaries commu-

(1) Mars. 8 mars et 10 novembre 1875. Rec. de M. 1875. 1. 163 ; 1876. 1, 24. — (2) Rec. de M. 83. 1. 217. — (3) V. notre t. IV. n. 1042,

nes sont remboursés « intégralement et sans retenue », sauf certaines exceptions (1). Il y a, toutefois, pour ces mêmes avaries, d'après l'article 19 de la police « française » sur corps, une retenue de 1 0/0 sur la somme assurée, applicable aux navires à voiles. Quant aux navires à vapeur, les franchises d'avaries communes ont été supprimées (édition du 1er janvier 1886).

D'après la jurisprudence antérieure à la loi du 12 août 1885, le fret vient à contribution, dans les règlements d'avaries communes, comme partie constitutive du navire, comme élément de son évaluation : c'est pourquoi l'assureur du navire, ainsi que l'a dit le tribunal de commerce de Marseille le 16 mars 1882 (v. notre t. IV, n. 1060), répond de toute la contribution du capital dans un règlement d'avaries communes en tant que le capital contribuable, formé par la demie du navire et par la demie du fret, n'excède pas la somme assurée. Aujourd'hui c'est manifestement à l'assureur du fret qu'il appartient de payer la contribution du fret à l'avarie commune. Toutefois la contribution du fret à l'avarie grosse reste à la charge des assureurs sur corps si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret (2).

Nous examinerons plus loin comment doit être évaluée, dans les rapports de l'assureur et de l'assuré, la perte résultant de la contribution aux avaries communes.

On doit ranger dans cette première classe de dommages, dit M. J. V. Cauvet (3), ceux qui sont dus à l'action des animaux: tel serait, d'après l'éminent praticien, le dommage causé par la piqûre des vers qui pullulent dans certaines eaux et sous certaines latitudes, s'il n'est pas justifié que le doublage du bâtiment piqué ait été insuffisant. Ainsi l'a jugé deux fois et, selon nous, bien jugé la cour de Bordeaux (4). D'après l'article 3 § 3 de la police « française » sur corps. les assureurs sont exempts de la piqûre des vers

(1) « ... Pour tous voyages quelconques par vapeurs, dit la dernière édition de la police, et pour tous voyages par voiliers, autres que ceux qui s'accomplissent d'un point à un autre du bassin de la Méditerranée ou des mers Noire et d'Azoff, sauf l'exception portée au dernier paragraphe du présent article pour les navires levantins... Quant aux voyages par voiliers s'accomplissant d'un point à un autre dans les mers Méditerranée, Noire ou d'Azoff, les assureurs ne remboursent les contributions proportionnelles... que sous déduction et pour l'excédant d'une franchise de trois pour cent de la somme assurée ; cette franchise est portée à dix pour cent pour tous voyages quelconques, même en dehors de la Méditerranée, si le navire est ottoman ou appartient aux ports des mers Noire ou d'Azoff ». —(2)C'est ce que décide expressément,en 1886 comme en 1873,la police « française » sur corps (art. 20). — (3) I, n. 139. — (4) 14 avril 1856 (Rec. de M. t. 32, 2, 71); 26 juin 1860 (ib. t. 38, 2, 105).

sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique. Cette clause particulière prévient heureusement les litiges que pourrait susciter l'application du droit commun. Dans les mers des pays chauds, surtout dans les eaux tranquilles des ports, la vermine attaque bien vite tout bois immergé : « Le doublage métallique, a dit M. de Courcy (1), est la défense nécessaire. Si des feuilles de doublage ont été arrachées par un échouement ou par la violence des vagues, l'irruption des vers sera un accident et une fortune de mer à la charge des assureurs ; elle n'est pas un accident quant aux parties du navire exposées sans protection aux ravages de la vermine ».

En thèse, les ravages causés par les rats dans une cargaison ne peuvent pas être réputés un vice propre de la cargaison, car ce principe de détérioration ne réside pas dans la marchandise elle-même : la cour de Paris les a donc, à bon droit, envisagés comme des risques de mer (21 décembre 1843) (2). Mais ne doivent ils pas être réputés un vice propre du navire ? C'est une question de fait à résoudre d'après les circonstances Si le principe de la détérioration réside dans le navire lui-même (et il en sera souvent ainsi), les assureurs ne seront pas responsables ; à plus forte raison si le capitaine n'a pas pris les précautions convenables.

1401. *Droit anglais.* Voici le fragment de la police statutaire qui correspond à l'article 350 du Code français. Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take in this voyage, they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons. letters of mart and countermart, supprisals, taking at sea, arrests, restraints and detainments of all kings, princes and people of what nation, condition or quality soever, barratry of the master and mariners and of all other perils, losses and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment or damage of the said goods and marchandises and ship, etc., or any part thereof (3). Cette formule est infiniment plus compréhensive que celle de la loi française. Mais nous bornons en ce moment notre étude à ce qui concerne l'action des éléments et des causes naturelles.

(1) Comment., p.47. — (2) Rec.de M.,t.23,2,9. — (3) *Mot à mot* : Concernant les aventures et risques que nous. les assureurs, consentons à supporter et prenons sur nous pour ce voyage, ce sont ceux de mer, de vaisseaux de guerre, du feu, des ennemis, pirates, corsaires, voleurs, jet, lettres de marque et de contre-marque, surprises, saisies en mer, arrêts, retenues, sequestre et détention de tous rois, princes et peuples de quelque nation, condition ou qualité quelconque, baraterie du patron ou de l'équipage, et tous les autres risques, pertes et accidents qui sont arrivés ou pourraient arriver aux dites marchandises et audit navire, etc. ou à une portion d'icelui ou d'iceux ».

Crump (1) a résumé très exactement, en quelques mots, la théorie du droit anglais sur les fortunes de mer (*perils of the sea*). On entend par là, dit-il, toutes les circonstances fortuites incidentes à la navigation (*incident to navigation*) et l'action extraordinaire des vents et des flots causant directement (*proximately causing*) une perte ou un dommage à l'objet assuré. Si le dommage ou la perte ne provient pas d'une cause extraordinaire, quoique les vents et les flots puissent y avoir contribué, il faut l'imputer à ce qu'on nomme en anglais *wear and tear* (2), c'est-à-dire à l'action des causes prévues qui ne sont pas à la charge des assureurs. D'ailleurs la fortune de mer se présume : la perte d'un navire qui était certainement en bon état au début du voyage assuré, mais qui, sans raison apparente, sombre durant ce voyage, doit être présumée se rattacher à une cause extraordinaire, quoiqu'inaperçue (3). Un navire échoue fortuitement, est poussé vers la côte ou coulé, même sans cause apparente, dans un havre : fortunes de mer. Ce navire touche le sol à la marée basse (4); ce n'est pas une fortune de mer.

On voit, comme en droit français, figurer au premier plan des fortunes de mer toutes les variétés du naufrage (*shipwreck*), l'échouement (*stranding*), etc. Ce qui caractérise le droit anglais, c'est d'abord l'application assez rigoureuse à notre matière de la maxime *causa proxima, non remota spectatur*. Ainsi la perte causée par la mévente des marchandises dont on s'est défait pour payer les frais de réparation d'un navire désemparé dans un port de détresse n'est pas au nombre des *perils of the sea* (5). Les juristes anglais sont d'ailleurs les premiers à reconnaître qu'il est très difficile de discerner la cause prochaine de la cause indirecte. En second lieu, les mots « perils of the sea » s'entendent, à tout prendre, dans un sens plus étroit que l'expression « fortunes de mer » et n'embrassent que les pertes ou dommages nés *ex marinæ tempestatis discrimine*, les autres (c'est-à-dire ceux qui sont seulement survenus sur mer, *happening upon the seas*) pouvant être d'ailleurs englobés dans la formule finale *all other perils, losses or misfortunes*, etc. Ainsi ne sont pas compris, d'après la jurisprudence anglaise, parmi les *perils of the sea* les avaries faites à un navire par le feu d'un autre navire de la même nation qui l'a traité

(1) n.262. — (2) Mot à mot « usure et déchirure ».— (3) Cf. Anderson *v.* Morice, L. R.10 C. P. 621. — (4) Magnus *v.* Buttemer, 11 C. B. 876. *Junge* Fletcher *v.* Inglis, Rowcroft *v.* Dunsmore, etc., cités par Arnould, II, p. 735-736. — (5) Powell *v.* Gudgeon, 5 M. and Sel. 431 ; Sarquy *v.* Hobson, 4 Bing. 131, etc.

par erreur comme un bâtiment ennemi (1) ni les détériorations causées même à la coque par les morsures des rats (2).

L'abordage, quoique non expressément dénommé dans la police-type, rentre dans la catégorie des *perils of the sea*. Il est incontestablement, tout d'abord, à la charge des assureurs s'il a été causé par une force majeure (3) : de même si le navire assuré a été heurté par la faute de l'autre navire (4). Il n'est à leur charge, lorsque le navire assuré a été abordé par la faute de son capitaine, que dans la mesure où cette faute était couverte par l'assurance (5). Que si, la cause de l'abordage restant douteuse, les dommages ont été répartis également entre les deux navires, ce qui excède le montant du dommage réel n'est pas, selon le droit commun, à la charge de l'assureur (6).

L'incendie allumé par la foudre ou par le feu de l'ennemi ou justifié par les circonstances (7) est compris sous la dénomination générale « fire » de la police statutaire. Au contraire, la combustion spontanée de la marchandise assurée n'est pas à la charge des assureurs, ceux-ci ne devenant responsables que si le feu gagne d'autres marchandises ou le navire lui-même (8). On s'est longtemps demandé si les assureurs répondaient, sous l'empire de la police-type, de la perte causée directement (*proximately*) par le feu, mais indirectement (*remotely*) occasionnée par la négligence du capitaine ou de l'équipage : la question est aujourd'hui résolue affirmativement soit en Angleterre (9), soit aux États-Unis (10) ; elle devrait l'être négativement si la police avait été rédigée selon les principes du droit commun français.

Droit anglo-américain. Il ne diffère guère, en ce point, du droit anglais proprement dit. Nous signalons au lecteur, dans l'important ouvrage de Phillips, les sections XII et XIV du chapitre XIII et, dans ces sections, les développements qui suivent : *The general clause against all other risks and perils covers other perils of a like kind to those specified* (11) ; *a peril includes its direct effects or results, as contradistinguished from those that are remote or merely*

(1) Cullen *v.* Butler, 5 M. and Sel. 461. — (2) Hunter *v.* Potts, 4 Camp. 203 ; Laveroni *v.* Drury, 8 Exch. 166, etc. (jurispr. constante). — (3) Ainsi jugé par lord Kenyon dans l'affaire Buller *v.* Fisher, 3 Esp. 67. — (4) Smith *v.* Scott, 4 Taunt. 126. — (5) Cf. Marshall II, p, 495. — (6) de Vaux *v.* Salvador, 4 A. and E. 420. *Sic* Arnould, II, p. 746. — (7) Gordon *v.* Remmington, 1 Camp. 122. — (8) Montoya *v.* London Ass. Co., 6 Exch. 451. — (9) V. Arnould II, p. 747 et les autorités cités à la note 5. — (10) V. Kent, III, p. 303, 304. Cf. Patapsco Ins. co. *v.* Coulter, 3 Peter's Sup. Court Rep. 222 ; Columbia Ins. co. *v.* Lawrence. 10 ib. 517, etc. — (11) La clause générale qui met à la charge de l'assureur tous autres risques et périls garantit tous autres risques analogues à ceux qui sont spécifiés.

collateral or incidental (1); *insurance against or an exception of a peril may, besides the consequences immediately following it, include also a loss or expense arising on account of it, although what is insured against or excepted does not actually occur, provided the peril insured against or excepted is the efficient acting or imminent cause or occasion of the loss or expense* (2). Aux Etats-Unis, le dommage au navire assuré, résultant d'un abordage causé par la négligence ou par l'erreur de son capitaine ou de son équipage, est, d'après la dernière jurisprudence, aux risques des assureurs (3).

Le code civil du Bas-Canada (art. 2495) s'exprime en ces termes : « Les risques ordinairement spécifiés dans la police sont : la tempête et le naufrage, l'échouement, l'abordage, le changement forcé de la route du bâtiment ou du voyage ou le changement du bâtiment même, le feu, le jet... et toutes autres fortunes de mer d'où peut résulter perte ou dommage. Les parties, par convention spéciale, peuvent limiter ou étendre le risque ».

Code espagnol. « Les assureurs répondent des pertes et dommages qui atteindront les objets assurés par une des causes suivantes : 1° échouement (varada o empeno) du navire, avec ou sans bris ; 2° tempête ; 3° naufrage ; 4° abordage fortuit ; 5° changement forcé de route pendant le voyage, ou de navire ; 6° jet ; 7° feu ou explosion, qui atteindrait les marchandises, soit à bord, soit même déposées à terre, pourvu que le déchargement eût été ordonné par l'autorité compétente pour réparer le navire ou bonifier la marchandise, ou incendie par combustion spontanée dans les soutes à charbon des navires à vapeur et généralement tous autres accidents ou risques de mer » (art. 755).

Code hollandais. Sont à la charge des assureurs toutes pertes et avaries qui arrivent aux objets assurés par tempêtes, secousses, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, incendie... et généralement par toutes les autres fortunes de mer (art. 637)... Le voyage est réputé changé aussitôt que le capitaine s'est dirigé vers une autre destination que celle pour laquelle il est assuré (art. 638). Le mot « secousses » (*stooten*) de l'article 637 doit s'entendre du désarrimage et du choc des marchandises entre elles dans le navire comme des secousses du navire même contre un corps exté-

(1) C'est la reproduction de la distinction faite par les juristes anglais entre la cause prochaine et la cause indirecte. — (2) L'assurance d'un risque comprend la perte ou la depense qui s'y rattache, quand le risque prévu est la raison efficiente ou la cause imminente ou l'occasion de la perte ou de la dépense. — (3) Phillips, 4e éd., n. 1418.

rieur. Dans le doute, il faut appliquer la règle générale du même article, d'après laquelle l'assureur répond de toute avarie provenant de tempête (*storm*, *onweder*) (1). L'influence du climat et de la saison sur un navire, lequel, par suite du décès des matelots atteints de la fièvre jaune, se trouve privé de surveillance et d'entretien, doit être regardée comme une fortune de mer dont répond l'assureur (2).

Code portugais. L'article 1752 de ce code reproduit l'article 637 du Code hollandais, sauf une addition insignifiante (3).

Brésil. Le législateur procède d'une autre manière et préfère énumérer les risques dont l'assureur ne répond pas. Le lecteur pourra combiner l'article 711 de ce code avec les polices de Rio-Janeiro (4).

On trouve dans les codes de Costa-Rica (art. 801), du Mexique (art. 654), du Pérou (art. 883), de Buenos-Ayrcs (art. 1369), de l'Uruguay (art. 1379) des formules tout à fait analogues à celle de notre article 350. La liberté de déroger au droit commun est formellement réservée.

Les codes du Chili (art 1226), du Honduras (art. 1223), de Guatemala (art. 1099), du Salvador (art. 1143) procèdent de même. La formule finale est ainsi conçue : *i jeneralmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvos los esceptuados liberalmente en la poliza.*

Même énumération dans les articles 195 du code turc, 192 du code égyptien, complétée par la formule finale « sauf convention contraire des parties » (5).

L'article 178 § 1 de la loi belge du 21 août 1879 est ainsi conçu : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, change-

(1) Anvers, 21 juillet 1874. *Journ. du dr. intern. privé*, II, 294. — (2) Trib. de Rotterdam, 8 mars 1875. — (3) « A moins, dit le texte portugais, que l'assureur ne soit affranchi de sa responsabilité *pela natureza da couza, pela lei o por convençao expressa na apolice* ». — (4) On lit dans une de ces polices : « Nous prenons à notre charge tous dommages, pertes et préjudices que souffriront les objets assurés provenant de vents, tempêtes, naufrages, échouages, abordages fortuits, changements forcés de route, de voyage, de navire, d'allège, feu... et généralement tous risques de mer, quels qu'ils soient, et cas prévus et non prévus ». — (5) Art. 1 de la police de Constantinople. La société prend à ses risques tous dommages et pertes provenant de tempête, glaces, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forces de route, jet, accidents de mer pendant la quarantaine, feu, foudre, tremblements de terre, explosions,... et généralement tous accidents et fortunes de mer... en tant que les conditions générales ou particulières de cette police ne stipulent rien de contraire.

ments forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer » (Cf. condit. génér. de la police d'Anvers, art. 1). La jurisprudence belge interprète les mots « pertes et dommages » comme nous les avons entendus nous-mêmes. Elle admet, par exemple, que, si les marchandises se sont détériorées par suite d'une relâche forcée, les assureurs répondent de la détérioration, conservant toutefois le droit de défalquer la détérioration naturelle qui se serait produite indépendamment de la relâche (1).

Code allemand. Art. 824. L'assureur supporte tous les risques auxquels le navire ou la cargaison sont exposés pendant la durée de l'assurance, à moins que le contraire ne résulte de la convention ou des dispositions suivantes. Il supporte notamment : 1° les risques provenant des éléments et de tous évènements de mer, même quand ils ont été causés par la faute d'un tiers, comme : voie d'eau, échouement, bris, naufrage, incendie, explosion, foudre, tremblement de terre, endommagement causé par la glace (2), etc.. ; 7° les risques d'abordage des navires, sans distinction entre le cas où l'assuré éprouve un préjudice direct par suite de l'abordage et le cas où il subit un préjudice indirect (3). En cas de faute commune, l'assureur paie, dit Brandt (4), toute la contribution mise à la charge du navire assuré, quand elle dépasserait le montant de ses avaries matérielles. « Il y a échouement, lit-on dans les *conditions générales* de Brême (1875) (art. 16), quand le navire est resté sur un fond dont il n'a pu être relevé que par des moyens extraordinaires, comme l'abatage des mâts, le jet ou le déchargement d'une partie de la cargaison au moyen de manœuvres par les ancres ou les voiles ou grâce à un mouvement de marée extraordinaire et que par l'échouement le navire a éprouvé dans sa coque une avarie de nature à endommager le chargement. A l'échouement on assimile le bris, le coulage bas, l'incendie du navire, les dommages par les glaces ou un abordage de nature à endommager le chargement » (5). Et plus loin (art. 32 § 2) : « Un déroutement effectué par nécessité ou par des raisons d'humanité, de même que le fait de toucher dans les ports anglais

(1) Jugement arbitral du 9 avril 1853. Rec. d'A. 1856. 1. 43. — (2) Au contraire, l'arrêt du navire par les glaces (*einfrieren*) ne constitue qu'un événement naturel de la navigation, ainsi qu'on l'a reconnu dans les conférences de Hambourg. — (3) Nous ne reproduisons pas l'article 1 de la police sur facultés, de Berlin, en tous points semblable à l'article 1 de la police précitée de Constantinople. — (4) *Seeversich*, p. 36 (déjà cité par M. de Valroger). — (5) Définition et assimilation faites en vue d'interpréter la clause *franc d'avaries sauf le cas d'échouement.*

du canal ou sur la côte sud de l'Irlande, ne nuit pas à l'assurance ». En outre, d'après l'article 37, « quand, en dehors de tous accidents extraordinaires, des ancres, chaînes d'ancre et câbles sont brisés, quand des voiles sont endommagées, déchirées par le vent ou emportées, ces dommages sont considérés comme le résultat d'un emploi ordinaire, et l'assureur n'est pas responsable ».

Le code allemand poursuit en ces termes (art. 838) : « Sont à la charge de l'assureur : 1° les contributions aux avaries communes, en y comprenant celles que doit supporter l'assuré pour les dommages qui lui sont causés ; les contributions à régler selon les principes des avaries grosses (cf. art. 637 et 734) leur sont assimilées ; 2° les sacrifices qui constitueraient des avaries grosses, si le navire avait eu à bord des marchandises appartenant à d'autres personnes que l'armateur (1) ; 3° les autres frais nécessaires ou utiles faits pour éviter ou pour restreindre les pertes (art. 823), lors même que les mesures prises sont restées sans succès ; 4° les frais nécessaires pour déterminer et fixer le dommage tombant à la charge de l'assureur, notamment les frais d'expertise, d'estimation, de vente et de confection du règlement d'avaries ».

Droit norwégien. Dans l'hiver de 1877, le *H. Parr* se trouvait en réparation pour vétusté dans un chantier d'Husvig appartenant au propriétaire même du navire. Le 20 janvier 1877, on trouva le navire coulé : le propriétaire-armateur actionna l'assureur en remboursement des frais de renflouement. L'assurance, répondait la compagnie, concerne les accidents de mer et non les dommages subis par les navires en réparation, quand les réparations ne sont pas occasionnées par des accidents de mer ; d'ailleurs l'accident ne se serait pas produit si le navire avait été placé dans un dock ou sur une cale. L'assureur fut néanmoins débouté par la cour suprême de Christiania le 17 novembre 1882 (2), un navire assuré pouvant être, d'après les statuts de la compagnie, l'objet de réparations : or, d'après l'arrêt, quand celles-ci sont entreprises d'une manière normale, on ne peut admettre que la société ne réponde pas des accidents survenus en cours de réparation, le but de l'assurance étant de garantir le capital-navire dans quelque lieu qu'il se trouve : puis, la compagnie touchant la prime même pour le temps où le navire est sur le chantier, elle doit équitablement répondre des accidents arrivés dans cette période.

(1) On a voulu, en mentionnant spécialement ce cas, écarter l'idée selon laquelle l'assureur devrait alors, conformément à l'art. 849 et comme s'il ne s'agissait que d'avaries particulières, répondre seulement des avaries dépassant 3 0/0 de la somme assurée (note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach, Dietz). — (2) Journ. du dr. internat. privé, t. X, p. 635.

Codes suédois et finlandais. Art. 223 c. s. L'assureur est particulièrement responsable : 1° en cas d'accidents ou de sinistres (quand même ces accidents seraient dus à l'imprudence d'un tiers), tels que voie d'eau, échouement, naufrage, incendie, explosion, chute de la foudre, tremblement de terre, avaries par suite de débâcle des glaces, de renversement, de coups de mer, etc.; 7° en cas de collision, soit que le dommage subi par les objets assurés résulte immédiatement de cette collision ou que des avaries en soient la conséquence, soit qu'il faille vendre ces objets pour indemniser une tierce personne des dommages que la collision lui a fait éprouver. Le code finlandais (art. 207) s'exprime dans les mêmes termes.

Danemark. L'union des assurances maritimes, de Copenhague, répond de toute perte et de tout dommage provenant de la mer, de tempête, mauvais temps, *abordage*, échouement, bris de navire... ou autres accidents..., en tant que ladite perte ou ledit dommage ne sont pas exclus de toute indemnité par les clauses contenues dans le *placet* donné pour obtenir l'assurance, par la présente police, par la convention de la compagnie d'assurances maritimes de Copenhague, confirmée le 2 avril 1850, par la nature du contrat d'assurance ou par les usages existants.

Code russe. L'assureur répond du déroutement forcé qui provient de la tempête, de la violence des vents, du manque de vivres ou d'agrès ou de toute autre cause légitime, de l'incendie causé par la foudre ou par tout autre événement imprévu ; il est tenu de payer les avaries grosses et communes, ainsi que toutes les pertes excédant trois pour cent du montant intégral de l'assurance. Quand l'assureur assume *la responsabilité des risques maritimes*, il prend à sa charge tous les risques de mer jusqu'à l'arrivée du navire à sa destination (1).

Code italien. Art. 615 § 1. Sont aux risques de l'assureur toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de navire ; par jet, explosion, feu, prise, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

1402. II. *Fait d'un tiers autre que les préposés de l'assuré.* Les codes suédois et finlandais énoncent expressément, on l'a vu, que l'assureur demeure responsable quand les accidents ou sinistres devraient être attribués à l'imprudence d'un tiers. Il en est de même en droit français, pourvu que ces accidents, non occasionnés directement par la mer, soient au moins arrivés sur mer (cf. ci-dessus, n. 1397). C'est ainsi que l'abordage causé par la faute

(1) Cf. ukase du 5 juin 1846.

d'un tiers, que l'incendie allumé par les passagers ou par les ennemis sont, dans les rapports de l'assureur et de l'assuré, des fortunes de mer; qu'en général l'accident arrivé sur mer « par le délit des passagers ou des gens de guerre » est à la charge des assureurs (1); que la jurisprudence française et la jurisprudence belge (2) assimilent à une fortune de mer la révolte en mer des émigrants et leur refus de se rembarquer. Il est à peine utile de faire observer que, si des risques terrestres sont la conséquence directe de ces accidents ou sinistres arrivés sur mer, ils sont, comme les autres risques issus directement des causes naturelles, à la charge des assureurs. On a vu plus haut (n. 1397) que le vol commis à terre pouvait être ou n'être pas à leur charge, selon les circonstances (3).

Au nombre des périls maritimes énumérés par l'article 350 et directement causés par le fait d'un tiers autre que les préposés de l'assuré, figure le « pillage ». Le risque du pillage est encore un de ceux que visent expressément, dans leur article premier, les deux polices « françaises ». Le pillage (nous supposons, bien entendu, qu'il n'est le fait ni du capitaine ni de l'équipage) est, selon le droit commun, à la charge des assureurs, si les faits se sont accomplis sur mer. Il peut être encore à leur charge si les faits se sont passés sur terre, mais pourvu qu'il se rattache par un lien direct à la fortune de mer et n'en soit pas la conséquence purement occasionnelle.

Dans le texte des deux polices « françaises », le mot *piraterie*, que le législateur de 1807 n'avait pas prononcé, succède immédiatement au mot *pillage*. Il est à remarquer que les rédacteurs des deux polices exceptent au contraire de la garantie (sauf convention expresse) les risques de guerre. C'est qu'en effet la piraterie n'est pas la guerre : *proprie pirata ille dicitur*, dit Casaregis (4), *qui sine patentibus alicujus principis, ex propria tantum ac privata auctoritate per mare discurrit depredandi causa*. Toutefois, quelque irréprochable que soit cette définition, les rédacteurs des deux polices n'ont pas voulu se l'approprier: « leur intention, dit M. de

(1) On suppose, bien entendu, qu'il n'était pas au pouvoir du capitaine de l'empêcher (cf. Emérigon, ch. XII, sect. VI). — (2) Cf. Bruxelles, 23 mars 1861. Rec. d'A. 62. 1. 155. Il avait été juge par le parlement de Provence, le 13 mai 1778, que la révolte des nègres était une fortune de mer. Emérigon (ch. XII, sect. X) adhère à cette jurisprudence. — (3) Il est évident, d'ailleurs, qu'une clause spéciale peut étendre la responsabilité de l'assureur à tous les risques de vol; la cour de Paris a entendu dans ce sens extensif, le 6 août 1868 (Rec. du H. 1868. 2. 240), la clause qui mettait à la charge de l'assureur *tous risques généralement quelconques de terre, d'escale et de transbordement*. — (4) Disc. 64, n. 4.

Courcy (1), est suffisamment manifestée par l'article 2, qui range dans les fortunes de guerre les captures et molestations de gouvernements *quelconques, reconnus ou non reconnus*. La piraterie demeure donc le fait personnel et criminel d'hommes de rapine, en dehors de tout droit de belligérant. Si, dans la pratique, il y a des doutes, ces doutes auront existé aussi pour la diplomatie, et l'attitude des gouvernements neutres entraînera la solution du litige (2) ».

1403. Dans la pratique, le droit anglais, en ce point, ne diffère pas sensiblement du nôtre. Si le dommage causé sur mer par la faute d'un tiers n'est pas au nombre des *perils of the sea*, parce qu'il ne provient pas *ex marinæ tempestatis discrimine*, il est englobé dans la formule finale de la police statutaire *and of all other perils* etc. (3).

Aux mots *fire*, *enemies*, succèdent d'ailleurs dans cette police les mots *pirates*, *rovers and thieves* (pirates, forbans, voleurs). *Pirates and rovers*... Cette expression, dit Crump (4), embrasse les actes de piraterie et de brigandage avec violence commis par des personnes qui n'appartiennent pas à l'équipage (5) ; la vente de la cargaison du navire échoué faite à vil prix par le premier venu (6) ; le détournement et l'enlèvement du navire par l'équipage en révolte (7) ou par les passagers mutinés (8). Quant au mot *thieves*, la jurisprudence anglaise ne l'applique qu'aux voleurs du dehors agissant avec violence (9).

Phillips développe la proposition suivante (10): « Moyennant la clause *for loss by pirates, robbers or rovers and thieves*, les assureurs sont responsables de la piraterie, du brigandage, du pillage à force ouverte commis par des personnes qui n'appartiennent pas au navire ou par des marins qui lui appartiennent, à moins que le mal n'ait pu être prévenu par des précautions raisonnables (11).

(1) Comment, p. 19. — (2) Examinant si les déprédations commises, pendant la longue insurrection de Carthagène, par les navires de la ville insurgée pouvaient être réputées des faits de piraterie à l'encontre des assureurs, M. de Courcy se fonde, pour résoudre négativement la question, sur l'attitude des neutres, dont les bâtiments avaient assisté aux evènements de Carthagène sans y intervenir, et qui traitèrent les fugitifs comme des belligérants au lieu de les châtier comme des pirates. — (3) En ce qui touche l'abordage et l'incendie, v. ci-dessus n. 1401. — (4) n. 365. — (5) Harford *v.* Maynard, I Park, Ins. 36. — (6) Nesbitt *v.* Lushington, 4, R. 783. — (7) Brown *v.* Smith, I Dow. P. C. 349. — (8) Naylor *v.* Palmer, 8 Ex. 739. — (9) Theft from without, accompanied with violence (Crump, n. 366 et les autorites citées en note). *Junge* arrêt de la cour du Banc de la Reine du 5 juin 1874 (*J. du Dr. intern. priv.*, II, p. 195 s.) — (10) Qui forme la rubrique du numéro 1106. — (11) Phillips ajoute (sous la même rubrique) que, d'apres d'anciennes autorités (*according to the old au-*

Toutefois un jugement de New-York a déclaré les assureurs qui avaient pris à leur charge les risques du vol (*theft*) responsables de vols commis sans violence par des personnes étrangères à l'équipage à bord d'un navire amarré à quai (The Atlas Ins. co. *v.* Storrow, 5 Paige, Chan. R. 285). Mais la thèse contraire est enseignée par Weskett et par Story (1).

Le pillage et la piraterie sont au nombre des risques mis expressément à la charge des assureurs par le droit commun du Bas-Canada (art. 2495 c. civ. B. C.).

Les risques de pillage sont mis expressément à la charge des assureurs par les articles 755 du code espagnol, 637 du code hollandais, 1752 du code portugais et par la plupart des autres codes maritimes. D'après le code allemand qui met, en principe, à la charge des assureurs tous les risques auxquels la chose est exposée pendant la durée du contrat, ceux-ci supportent soit les risques d'une saisie prononcée sur la demande d'un tiers sans la faute de l'assuré, soit les risques de vol (*diesbstalh)* comme les risques de piraterie, de pillage et des autres actes de violence (art. 824 § 3 et 4). L'union des assurances maritimes, de Copenhague, se déclare responsable, aux termes de la police que nous avons déjà citée, de la surprise par les barbaresques ou les pirates». *Pirati*, *saccheggio*, disent deux des polices de Trieste (2).

1404. III. *Fait de l'assuré*. « Si toutefois, disait l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art, 27), le changement de route, de voyage ou de vaisseau arrive par l'ordre de l'assuré sans le consentement des assureurs, ils seront déchargés des risques, ce qui aura pareillement lieu en toutes autres pertes et dommages qui arriveront par le fait ou la faute des assurés, sans que les assureurs soient tenus de restituer la prime s'ils ont commencé à courir les risques ». Le code de commerce (art. 351) a répété : « Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur ; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques ».

C'est une question de sens commun. Je ne peux pas convenir avec quelqu'un qu'il se chargera des fautes que je commettrai. « Il serait intolérable, a dit très bien Emérigon (3), que l'assuré s'indemnisât sur autrui des pertes dont il serait l'auteur ». Il faut

thorities) les risques de piraterie étaient couverts par la clause *under perils of the seas* (1 Roll. Abr. 248, pl. 10). Cf. Kent. III, p. 303, note.

(1) 1. Story's R. 157. *Pirates overpowering, but no other thieves,* dit expressément la police de la Nouvelle-Orléans : pirates and *assailing* thieves, dit celle de Boston. — (2) Une autre police de Trieste se borne à mentionner la piraterie (*pirateria*). — (3) Ch. XII, sect. II § 1.

s'attacher d'autant plus fortement à ce principe que la doctrine contemporaine se laisse aller à la dérive.

Quel est donc le véritable principe ? Assuré, je ne peux pas avoir l'assureur maritime à ma discrétion. Je ne peux pas, à ma guise, créer les périls, enfanter les sinistres. Il ne faut pas que je puisse me dire : à quoi bon vérifier l'état du navire, contrôler la composition des équipages ? Que m'importent les accidents de mer et leurs conséquences ? Pourquoi me soucierais-je de les prévenir? L'assureur est là, prêt à m'indemniser de tous les préjudices causés par mon inertie.

L'institution des assurances, répondent les novateurs, est toute moderne ; l'esprit des juristes n'est pas assez familiarisé avec la portée ou, si l'on veut, avec la philosophie juridique d'un tel contrat : ... les bonnes mœurs et l'ordre public n'ont plus les mêmes exigences qu'autrefois (1). Eh ! sans doute, les anciens sont les anciens et nous sommes les gens d'à présent ; mais les anciens ne se sont pas toujours trompés et les gens d'à présent se trompent quelquefois.

Le dommage d'incendie occasionné par la faute de l'assuré est, s'écrie-t-on, dans la théorie des assurances terrestres, à la charge des assureurs ; par conséquent, le principe qu'Emérigon et Pothier ont érigé en maxime de droit et de morale pèche par la base. D'abord il importe de ne rien exagérer, même en ce qui touche les assurances contre l'incendie : lorsque le sinistre est arrivé soit par le fait volontaire, soit par la faute lourde de l'assuré, l'assureur n'en est pas responsable. Ensuite les incendies ne sont issus qu'exceptionnellement du cas fortuit ou de la force majeure ; on se trouvait donc réduit à cette alternative : entraver le développement d'un contrat si nécessaire ou garantir l'assuré contre les imprudences, les négligences, les fautes légères auxquelles se rattache le plus souvent ce genre de sinistres. On a bien fait de sacrifier la logique pure et les principes rigoureux du droit.

Mais les mêmes raisons n'exigent pas, dans la matière des assurances maritimes, qu'on abandonne l'ancienne maxime *Si casus evenit culpa assecurati, non tenentur assecuratores.* Au contraire, tout commande la stricte application des principes. La sécurité de la navigation maritime est en jeu ; par conséquent, non seulement l'intérêt pécuniaire des chargeurs, mais aussi la vie des passagers et des matelots. Cela ne suffit-il pas ? M. de Courcy a signalé lui-même, dans son très remarquable mémoire sur l'*Exagération des valeurs assurées*, le danger de ces incuries qui compromettent la vie de personnes innocentes et de cette spéculation dirigée contre

(1) De Courcy, Quest. II, p. 125.

les assureurs qui affronte, avec une barbare indifférence, le risque de faire périr des hommes. Mais l'exagération des valeurs assurées n'est pas le seul procédé de cette spéculation et le danger des incuries n'est pas moindre si l'assuré peut fermer les yeux, sachant être indemnisé sur autrui des pertes dont il sera l'auteur.

D'ailleurs les juges français sont tenus d'obéir au législateur français et la volonté du nôtre n'est pas douteuse. Nous avons cité textuellement l'article 350. Il faut aussi le combiner avec l'article 352, qui exonère les assureurs des dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs. *Du fait de l'assuré...*, dit l'art. 351. *Par le fait et faute*, répète l'art. 352. Est-ce clair? A-t-on ou n'a-t-on pas voulu reproduire le système établi par l'ordonnance de 1681? Poser la question, c'est la résoudre. Il n'y a pas même lieu de rechercher si le fait est plus ou moins excusable

Or Emérigon ajoutait : « C'est ici une règle générale à laquelle il n'est pas permis de déroger par un pacte contraire ». Est-ce encore vrai ? La question est débattue.

Premier système. En thèse, il est licite de s'affranchir par la convention de la responsabilité de ses faits personnels : l'assuré peut donc, quelle que soit la nature de l'assurance, mettre au compte de l'assureur la responsabilité de ses propres fautes, en tant que celles-ci n'ont aucun caractère délictueux (1). Ce système contredit manifestement : 1° les principes généraux du droit ; 2° la tradition ; 3° les textes.

Deuxième système. Il faut distinguer. Dans les assurances maritimes, à la différence des assurances terrestres, l'assuré ne sera pas présumé avoir voulu s'affranchir même de ses propres fautes. Mais pourquoi le chargeur ne pourrait-il pas, par une clause expresse. se dégager envers l'assureur de simples négligences, par exemple pour l'emballage, le chargement de la marchandise ? Toutefois il semble contraire à l'ordre public qu'un propriétaire-armateur puisse, au moyen de l'assurance, se dispenser de mettre le navire en état de navigabilité. Il serait encore moins tolérable que le propriétaire, s'il était en même temps le capitaine chargé de conduire le navire assuré, pût s'affranchir de ses fautes (cf. art. 221 co.) (2).

Au demeurant, on propose de distinguer entre les fautes qui lèsent et celles qui ne lèsent pas l'ordre public. Mais, d'une part, le propriétaire-armateur ne s'est pas acquitté de tous ses devoirs quand il a mis le navire en état de navigabilité ; d'autre part, la

(1) V. dans les *Quest. de dr. mar.* de M. de Courcy, 2e série, l'article intitulé « Les limites de la responsabilité personnelle ». — (2) De Valroger, IV, n. 1586.

ligne de démarcation est bien difficile à tracer. M. de Valroger regarde comme illicite la clause par laquelle le capitaine-propriétaire ou copropriétaire s'affranchit de ses fautes, même légères, et la police « française » sur corps (art. 24) s'exprime en ces termes : « En cas de perte du navire, si le capitaine en est propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance jusqu'à production du certificat constatant le résultat de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise. S'il est établi par cette enquête que la perte est imputable à des fautes du capitaine et si, par suite, son brevet lui est retiré, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine en lui payant par composition 50 0/0 de l'indemnité si son brevet lui a été retiré définitivement, 75 0/0 s'il ne lui a été retiré que pour un temps » (1).

Troisième système. On ne peut pas se faire assurer contre ses fautes personnelles (2). Assurément les rédacteurs du titre des assurances maritimes auraient pu s'inspirer des principes qui ont dirigé plus tard la doctrine et la jurisprudence dans la règlementation des assurances contre l'incendie, du moins quant à la garantie des fautes légères commises par le chargeur. Mais d'une part, si l'on veut interpréter loyalement l'œuvre de 1807, il est impossible de supposer que ses auteurs aient entendu modifier en ce point le système de l'ordonnance, expliqué par Emérigon ; d'autre part, il serait encore plus déraisonnable d'admettre que l'on eût cherché, à cette date, à mitiger la rigueur des principes posés soit dans le titre VI, livre III, de l'Ordonnance, soit dans le titre X, livre II du code par les règles, non encore ébauchées, d'un contrat presqu'inconnu. Quand l'intention du législateur n'est pas équivoque, on ne doit pas la plier aux caprices de l'opinion qui peut tantôt favoriser à outrance et à tout prix le développement de l'industrie des assurances, tantôt réagir à l'excès contre les abus de cette industrie. Cet avis est le nôtre.

Mais il est à présumer que la jurisprudence suivra les oscillations de l'opinion.

Les auteurs se sont demandé si l'article 352, qui décharge les assureurs des dommages causés « par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs », n'avait pas ajouté quelque chose à l'article précédent. Le législateur n'a-t-il pas voulu dire que pro-

(1) Toutefois, on voudra bien le remarquer, c'est une grâce que les armateurs font au capitaine-propriétaire : tel est le sens du mot *composition*. M. de Courcy a pu dire sans crainte d'être dementi : l'article 24 est beaucoup plus indulgent à l'égard de ce capitaine que le code de commerce (Comment., p. 192). — (2) *Sic* J. V. Cauvet, I, n. 141.

priétaires, affréteurs et chargeurs répondaient tous les uns des autres envers l'assureur? Suivant M. Boistel (1), les chargeurs répondent envers leur assureur du fait du propriétaire du navire et le propriétaire répond à son tour envers son assureur du fait du chargeur, sans que les chargeurs répondent toutefois les uns des autres. Tel n'est pas notre avis. Les chargeurs ne répondent pas, en thèse, des faits du propriétaire, quoique l'article 353 mette à leur charge la baraterie de patron : le propriétaire ne répond pas non plus envers l'assureur des faits du chargeur. A plus forte raison, le chargeur ne répond-il pas d'un co-chargeur (2).

Si l'assuré n'a pas rempli certaines formalités, par exemple s'il a expédié des marchandises sans les porter au manifeste et sans se conformer aux lois de douane, et si ces marchandises transportées pendant la nuit sur une allège, qu'il voulait soustraire à la surveillance des douaniers, ont péri par un coup de vent qui a fait chavirer l'allège, les tribunaux peuvent et doivent s'attacher non à la cause secondaire, mais à la cause première du sinistre, et, reliant la perte au fait personnel de l'assuré, exonérer l'assureur (3). De même toutes les fois qu'il faut envisager la perte comme une conséquence directe et, pour ainsi dire, comme un incident du fait personnel.

1404 *bis*. Il nous paraît utile de placer tout de suite à côté de cet exposé doctrinal un résumé de la doctrine anglaise.

Lord Campbell a dit (4) : « C'est une maxime de notre loi sur les assurances adoptée par tous les peuples commerçants que l'assuré ne peut pas s'indemniser sur autrui des pertes causées par sa faute ». Arnould a répété (5) : « Quand la perte est l'effet prochain d'une négligence ou d'une faute imputable à l'assuré (6) ou le résultat direct de sa conduite coupable ou de son incurie plaçant l'objet assuré en contact immédiat avec l'action des causes destructrices prévues au contrat, l'assureur n'est pas responsable ». Il ajoute (7) : « Si la perte se rattache directement au fait de l'assuré lui-même (*to the act of the assured himself*), l'assureur sera déchargé (*discharged*) ». Il l'est, par exemple, si le navire n'a pas

(1) Précis, n. 1376. — (2) Ainsi, dans le cours du voyage, des marchandises ont été détériorées par le voisinage d'une autre marchandise qui avait été mal emballée : l'assureur sera responsable, sauf recours contre qui de droit (de Valroger, IV, n. 1582). — (3) Rouen, 8 janvier 1878. Rec. de M. 1878, 2, 153. Dans l'espèce, d'après la police, les assureurs n'étaient pas responsables des évènements quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin. La cour a visé et formellement applique l'art. 351. — (4) Dans l'affaire Thompson *v.* Hopper, 6 E. and. B. 191. — (5) II, p. 718. — (6) Le texte anglais ajoute : *ou à ses agents*. — (7) p. 719.

été expédié *properly documented*, alors du moins que l'assuré est le propriétaire du navire ; car il en serait autrement, d'après l'opinion la plus plausible, si le chargeur était l'assuré (1). Exemples : le navire n'était pas suffisamment approvisionné (2) ou ne s'est pas conformé, en temps de guerre, aux injonctions des *convoy acts* (3).

Cependant toute erreur de l'assuré (*every mistake in judgment*) ne décharge pas l'assureur, quand même cette erreur aurait été la cause immédiate de la perte : si, tout en se trompant, l'assuré s'est comporté avec une prudence raisonnable et a desiré, de bonne foi, tout faire pour le mieux, l'assureur est encore responsable (4). Toutefois si la perte provient de causes que le propriétaire du navire, en sa qualité de transporteur, aurait dû ou pu prévenir par une vigilance ordinaire et raisonnable, l'assureur est déchargé (5). Ainsi cet assureur n'est pas responsable de la perte subie par les marchandises à raison du mauvais arrimage, etc. (6).

La théorie des *garanties implicites*, que les juristes anglais ont mise en relief avec un véritable talent, complète naturellement cet exposé doctrinal.

Dans toute assurance maritime (7) portant sur le navire ou sur le fret ou sur une chose appartenant à l'armateur, sauf le cas où l'assurance est faite pour un temps déterminé, il y a garantie implicite que le navire sera propre à la mer (*seaworthy*). Un navire est propre à la mer lorsqu'il est raisonnablement apte à rendre les services et à surmonter les risques ordinaires de navigation considérés

(1) Danson *v.* Atty, 7 East 367; Bell *v.* Carstairs, 14 East 374. — (2) Tatham *v.* Hodgson, 6 T. R. 656. — (3) Carstairs *v.* Allnutt, 3 Camp. 497; Metcalfe *v.* Parry, 4 Camp. 123. — (4) Arnould, ib., p. 270. — (5) Arnould, ib., p. 720-721. — (6) Voici comment Phillips s'exprime sur le même sujet (I, n. 1046) : « Aux Etats-Unis, l'assureur n'est pas responsable des pertes directement occasionnées par la fraude ou la faute lourde de l'assuré. Une telle combinaison juridique serait absurde et radicalement nulle. Mais si la perte n'avait été qu'indirectement occasionnée par la faute, la négligence ou par un défaut de grande vigilance ou de grande prévoyance n'excluant pas la bonne foi, il ne manque pas d'autorités pour reconnaître, en pareil cas, la responsabilité des assureurs. On trouvera peut-être que la limite de cette responsabilité n'est pas tracée avec une grande précision (*the limit of such liability vill be found not to be very definitely marked*). En tout cas, elle ne dépasse pas les effets des actes accomplis de bonne foi par l'assure, en supposant qu'elle s'étende à tous ces actes ». Signalons toutefois un arrêt de la cour suprême des Etats-Unis, du 15 mars 1886 (*Rev. internat. du dr. marit.* II, p. 59), aux termes duquel l'assureur peut prendre à sa charge non seulement la négligence des préposés de l'armateur, mais celle de l'armateur lui-même, cette stipulation n'étant pas contraire à l'ordre public — (7) Nous empruntons cet exposé au projet de code civil pour l'Etat de New-York (art. 1460 à 1467), qui résume exactement, sur divers points, le *common law*.

par les contractants. La garantie implicite que le navire est propre à la mer se réalise si le navire est propre à la mer au moment où commence le risque. La garantie que le navire est propre à la mer ne s'étend pas seulement aux conditions de construction du navire; elle implique qu'il est convenablement chargé et pourvu d'un capitaine compétent et d'un nombre suffisant d'officiers et de matelots compétents, ainsi que des agrès et apparaux indispensables, tels que lest, câbles et ancres, cordages et voiles, nourriture, eau, combustible et lumières et autres provisions ou instruments nécessaires ou utiles pour le voyage. Lorsque diverses fractions du voyage considéré par la police diffèrent en ce qui concerne les choses nécessaires pour rendre le navire propre à la mer, la garantie que le navire est propre à la mer se réalise si, au commencement de chacune de ces fractions, le navire est propre à la mer relativement à cette fraction (1). Lorsque le navire devient, pendant le voyage visé par le contrat d'assurance, impropre à la mer, un retard déraisonnable apporté à la réparation de ce vice libère l'assureur de toutes les pertes qui peuvent en résulter. Un navire qui est propre à la mer en vertu d'une assurance sur corps peut néanmoins, par le motif qu'il n'est point approprié à la réception du chargement, n'être point propre à la mer en vue d'une assurance sur le chargement. Lorsque la nationalité ou la neutralité d'un navire ou d'une cargaison est expressément déclarée sous forme de garantie, cette déclaration implique que le navire sera porteur des papiers nécessaires pour établir cette nationalité ou cette neutralité et qu'il n'aura pas de papiers qui puissent raisonnablement les rendre suspectes.

Ajoutons que, s'il n'est satisfait à la garantie implicite au moment du contrat: 1° ce contrat est radicalement nul (*absolutely void*)), quand même la perte ne se rattacherait pas à cette violation du pacte et quand les assurés auraient été de bonne foi (2); 2° les assurés ne peuvent pas, si ce n'est avec l'assentiment des assureurs, réparer la nullité de l'assurance en se mettant en règle après le départ du navire (3).

1405. Aux termes de l'article 351, la responsabilité de l'assureur est dégagée dès qu'il y a changement de voyage, de route ou de vaisseau par le fait de l'assuré.

Nous développerons bientôt cette proposition, lorsque nous traiterons du lieu des risques.

(1) V. sur le caractère essentiellement relatif de la *seaworthiness* un arrêt intéressant de la cour d'appel, division de l'amirauté, du 1er mai 1877, dans le *Journ. du droit internat. privé*, t. IV, p. 431. — (2) Dixon *v.* Sadler, 5 M. and W. 414. —(3) Forshaw *v.* Chabert, 3 Br. and. B. 158; the Quebec Mar. Ins. Co. *v.* the commercial bank of Canada, L. R. 3 P. C. 234. Cf. Crump, n. 497.

On s'est demandé si, quand un emprunt à la grosse avait été contracté au lieu de reste, l'assuré devait être réputé en faute pour ne s'être pas muni d'avance des fonds nécessaires aux réparations éventuelles et si, par conséquent, la prime de l'emprunt ne devait pas rester à sa charge. Non, en thèse, croyons-nous, du moins s'il est admis en fait que l'emprunt se rattache par voie de conséquence directe à une fortune de mer. La cour de Douai a très bien aperçu que, « si une avarie n'était pas survenue, l'assuré n'aurait pas eu besoin d'envoyer ou de se procurer des fonds au lieu de destination pour réparer le navire ; que mettre à sa charge, en cas d'accident, les frais de cet envoi de fonds ou ceux nécessaires pour s'en procurer, ce serait, contrairement aux principes du contrat d'assurance, lui faire supporter une partie des conséquences de cet accident » (1). Il n'en devrait être autrement que si la situation avait été compliquée par une faute de l'assuré, par exemple s'il n'avait pas employé au lieu de destination les fonds qui y étaient disponibles au lieu de prendre la voie coûteuse d'un emprunt à la grosse (2). Par les mêmes motifs si l'assuré, à destination, ne peut trouver un prêteur à la grosse et si le navire, déclaré innavigable, est vendu faute de fonds nécessaires pour procéder aux réparations ou pour payer les créanciers privilégiés, l'assureur supporte le préjudice qui en résulte pour l'assuré (3), toujours sauf le cas où celui-ci aurait eu des fonds disponibles (4).

Autre hypothèse. Un navire arrive au port de destination, grevé d'un emprunt à la grosse pour des causes qui sont à la charge exclusive des assureurs. Si la dette du navire n'est pas acquittée et que le créancier fasse vendre le bâtiment, à la charge de qui seront les conséquences de la vente ? Les assureurs peuvent-ils prétendre que c'était à l'assuré de rembourser le prêteur, sauf à exercer ensuite son recours contre qui de droit et qu'ainsi c'est par son propre fait qu'il a été dépossédé ? Non ; les assureurs, une fois avisés par l'assuré, doivent, en pareil cas, libérer le navire (5).

(1) 9 novembre 1847. D. 51. 2. 201. Cf. Req. 4 novembre 1845. D. 45. 1. 425 ; Paris, 6 décembre 1848. D. 49. 2. 213. — (2) Bordeaux, 30 mars 1830. D. v° Dr. mar., n. 1970. *Jugé*, dans l'espèce, à raison des disponibilites de l'assuré, que le contrat à la grosse couvrait, au profit de celui-ci, un intérêt prohibé réductible au taux de l'intérêt du commerce. *Junge* Marseille, 22 juillet 1830. D. ib., n. 2012. Il en serait autrement et l'exception ferait place à la règle si les fonds n'étaient pas entièrement libres entre les mains du capitaine et s'ils s'y trouvaient, par exemple, grevés d'une affectation spéciale (Paris, 20 mars 1841. D., v° Dr. marit., n. 1367). — (3) Req. 17 août 1859. D. 59. 1. 357. — (4) Bordeaux, 30 août 1854. D. 55. 5. 31. — (5) Weil, n. 148. « Les assureurs, ajoute cet auteur, ne pourraient opposer que le

Mais il peut y avoir lieu à une répartition d'après la police, entre l'assureur et l'assuré, des dépenses faites et à rembourser. L'assureur, on le suppose, paie ou offre de payer toute la part de la dette qu'il doit supporter : l'assuré ne veut pas ou ne peut pas payer sa part de dette et, par ce motif, perd son navire. Cette perte tient à un fait de l'assuré. « Ce fait est licite, je le veux bien, remarque M. J. V. Cauvet; ce n'est point assez pour que l'assureur en réponde. L'assureur, responsable des fortunes de mer dans les termes de la police, sera responsable de la vente s'il ne paie point ce qu'il doit, parce qu'alors il sera vrai que la vente aura eu pour cause des fortunes de mer dont il était garant; il n'en sera pas responsable s'il paie la part lui afférant des dépenses, parce que la vente ne sera causée que par des dettes dont il n'était point tenu ».

Enfin le même auteur, supposant que le règlement définitif ne peut encore avoir lieu à l'échéance du billet de grosse, reconnaît à l'assuré le droit d'obliger l'assureur à contribuer à l'extinction de cette dette par un règlement provisoire, tel que ceux auxquels on procède entre consignataires d'une même cargaison, qui ne peuvent retirer leurs marchandises qu'en acquittant l'emprunt qui les grève (1).

billet de grosse vient à échéance quand leur obligation à eux qui, dans la police, s'étaient ménagé des delais pour le paiement, n'est pas encore échue ; cette anticipation est une conséquence à leur charge de la fortune de mer qui a contraint le capitaine à souscrire l'emprunt payable à la date qui lui était imposée ». Cf. Bordeaux, 16 mars 1857. D. 57. 2. 93. — M. J. V. Cauvet dit encore (I, n. 175) : « Il est des cas où toute la dette est à la charge de l'assureur ; tel est celui où un emprunt contracté à raison de dépenses faites pour un navire a été affecté sur une cargaison : les assureurs sur facultés répondent alors en entier du prêt à la grosse; ils doivent en garantir complètement l'assuré par la raison que, dans un règlement définitif, ils auraient à le payer sans déduction, sauf leur recours contre l'armateur ».

Mais, si des frais extraordinaires étaient causés par la mauvaise foi des emprunteurs ou de toute autre manière, après l'arrivée de la chose assurée, ils constitueraient des risques de terre qui, par leur nature même, seraient étrangers à la navigation et ne pourraient être mis à la charge de l'assurance : en effet, ce ne seraient plus là que des conséquences très indirectes de la fortune de mer (Nantes, 9 mai 1885. Rev. intern. du dr. marit., II, p. 35).

(1) *Junge* Weil, n. 148. V. en outre, dans les ouvrages de ces deux auteurs, l'examen critique de la jurisprudence (Poitiers, 25 juin 1824. D. v° Dr. marit., n. 2215; Paris, 28 août 1863. Rec. du H. 63. 1. 263; Bordeaux, 19 janvier 1860. Rec. de M. t. 38. 2. 59, et, sur pourvoi, Req. 9 aout 1860. D. 60. 1. 439 ; Paris, 19 janvier 1866. B. de la cour de Paris, 1866, p. 118).

Pour couper court à toute difficulté, on a rédigé comme il suit l'article 12 de la police « française » sur corps : « Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers : 1° aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ; 2° à la saisie et vente du navire, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers ; 3° aux effets de toutes déterminations des armateurs à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'art. 216 co. ». La police répute l'armateur présent, par ses correspondants, dans les ports d'expédition ou de destination. Dans ce système, s'il convient à l'assuré d'emprunter à la grosse, de laisser saisir, de faire abandon, ce sont des actes libres et non des faits de force majeure. L'acte ne cesse d'être libre que si l'armateur manque lui-même de ressources et de crédit ; la force majeure est alors une insolvabilité personnelle, laquelle n'est point assurée par la police « française » et reste étrangère aux assureurs (1).

1406. « ... *Et même la prime lui est acquise* (*à l'assureur*) *s'il a commencé à courir les risques* ». Dès là, avait dit Valin (sur l'art. 27 du tit. VI du l. III), la prime est acquise en entier aux assureurs, quoique les risques n'aient pas duré longtemps.

L'article 351 co. applique à un cas donné ce principe du droit maritime français, dont nous déterminerons plus tard la portée, que la prime entière est due si les risques ont commencé (2) et si la résolution de l'assurance n'est pas imputable à l'assureur.

Il en devait être surtout ainsi quand le contrat est rompu après le commencement des risques par le fait de l'assuré. C'est le cas ou jamais d'accorder aux assureurs cette « compensation des accidents fâcheux auxquels ils pouvaient être exposés » (3).

1407. D'après l'article 756 § 4 du code espagnol, les assureurs ne répondent pas des dispositions arbitraires et contraires à la police de chargement ou au connaissement prises par ordre du fréteur, des chargeurs ou des affréteurs. De même à Costa Rica (art. 802 c. C. R.), au Mexique (art. 655 c. mex.), au Pérou, (art. 885 c. pér.). « Les articles 276 du code hollandais, 1755 du code

(1) de Courcy, Comment., p. 129. A l'égard des emprunts à la grosse, ce publiciste ajoute : « L'usage s'était établi de laisser fournir les fonds par les consignataires du navire, pour compte de l'armement, dans lequel était intéressé le capitaine. Les maisons concurrentes s'abstenaient, à charge de revanche, et la prime de grosse s'enflait d'autant. Ce n'était donc pas le crédit qui manquait, c'était la concurrence, par suite d'une entente tacite. Les assureurs étaient sacrifiés ; ils payaient finalement les réparations avec un accessoire de 15, de 20 ou de 25 0/0, dont profitaient les armements ». — (2) Emérigon, ch. III, sect. I. — (3) Emérigon, ib.

portugais énoncent formellement que l'assureur n'est pas passible des avaries ou dommages causés par le fait de l'assuré ». Nous ne rencontrons pas de disposition analogue dans le code brésilien. Au contraire, d'après les codes de Buenos-Ayres (art. 1370) et de l'Uruguay (art. 1380), *ne son de cuenta de los asegurados los danos que sobrevengan por hechos del asegurado.* L'article 1260 § 7 du code chilien énonce expressément que les assureurs ne sont pas responsables des pertes ou dommages provenant du fait de l'assuré (1) : de même au Honduras, au Salvador, à Guatemala.

Les codes de la Turquie (art. 196 et 197) et de l'Egypte (art. 193 et 194) reproduisent purement et simplement la loi française.

La loi belge du 11 juin 1874, qui traite des assurances en général, a posé ce principe (art. 16) : « Aucune perte ou dommage causé par le fait ou par la *faute grave* de l'assuré n'est à la charge de l'assureur ; celui-ci peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques ». Mais la loi maritime est plus rigoureuse et le législateur de 1879 a dit : « Toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise s'il a commencé à courir les risques (2) ».

Le code allemand met à la charge des assureurs « les risques d'affectation des marchandises assurées à des prêts à la grosse pour la continuation du voyage ou d'actes de disposition de ces marchandises par vente ou emploi fait dans la même intention » (art. 824 § 5). N'est pas à leur charge le dommage provenant de la faute de l'assuré et, dans l'assurance des marchandises ou du profit espéré, le dommage provenant de la faute que le chargeur, le consignataire ou le destinataire ont commise *en l'une de ces qualités* (art. 825 § 4) (3).

(1) Il est à remarquer que l'alinéa précédent, en déclarant les assureurs non responsables de la fraude ou de la faute du capitaine ou de l'équipage, réserve la convention contraire : l'art. 1260 § 7 ne la réserve pas. C'est qu'en effet le même code, dans ses dispositions communes à toutes les assurances, défend formellement à l'assureur d'assurer la responsabilité des faits personnels de l'assuré (art. 552). — (2) Art. 182 l. 21 août 1879. — (3) Ainsi si un chargeur est en même temps fournisseur des approvisionnements du navire et livre des provisions de mauvaise qualité, l'assureur répondra du dommage ainsi causé (note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc.). D'après un jugement du tribunal supérieur hanséatique du 30 janvier 1885, si le capitaine abandonne son navire quand l'équipage a de sérieuses raisons pour se croire menacé d'un danger grave, selon toute apparence inévitable, il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 825 § 4, et les tribunaux ordinaires ne sont pas liés d'ailleurs, dans leurs appréciations, par les decisions des conseils maritimes (*Seeamter*) (*Rev. internat. du dr. mar.* II, p. 54). — D'après l'art. 825 § 1, n'est pas à la

Le code maritime suédois met, en principe, à la charge des assureurs, les dommages résultant de saisie ou de sequestre ou d'affectation à un prêt à la grosse des objets assurés, pour pouvoir continuer le voyage (art. 223 § 3 et 6.). Toutefois l'assureur ne répond pas des pertes survenues par le fait de l'assuré (1) ni, en cas d'assurance sur les marchandises ou du profit espéré, des pertes causées par la faute du chargeur ou du consignataire, agissant en l'une de ces qualités (art. 224 § 5 et 4) (2). Il en est à peu près de même en droit finlandais (3).

D'après les principes généraux du droit italien, l'assureur ne répond pas des pertes et dommages causés par le fait ou la faute de l'assuré (art. 434 c. ital.) (4).

Au contraire le code civil du Bas-Canada (art. 2509) décharge seulement l'assureur des dommages causés par le fait répréhensible ou la faute grossière de l'assuré.

1408. IV. *Vice propre*. L'Ordonnance avait dit (l. III, tit. VI, art. 29) : « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose ne tomberont point à la charge des assureurs ». L'art. 352 du code est ainsi conçu : « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs ne sont point à la charge des assureurs ».

Qu'est-ce que le vice propre ? Il ne suffit pas d'énoncer avec

charge de l'assureur, dans l'assurance du navire ou du fret, le dommage résultant de ce que le navire a pris la mer en etat d'innavigabilité ou sans être convenablement armé ou équipé ou sans les papiers de bord nécessaires.

(1) A moins que celui-ci n'ait sacrifié les objets assurés pour sauver le navire ou la cargaison d'un danger prévu au contrat. — (2) Le paragraphe 1 du même article le décharge expressément du dommage résultant de ce que le navire n'était pas en état de naviguer (v. ci-dessous l'art. 208 du code finlandais). — (3) Voici les textes du code finlandais : « Si le contrat d'assurance ne contient aucune clause conditionnelle, la responsabilité de l'assureur s'étend à tous les dommages résultant : ... 3° d'une saisie-arrêt accordée à un tiers sans qu'il y ait eu responsabilité de l'assuré... ; 5° de pertes sur les objets assurés par suite de leur affectation à un prêt à la grosse ou à quelque autre emploi pour aider à la continuation du voyage » (art. 207). « L'assureur est affranchi des pertes sur le navire et le fret résultant de ce que le navire n'était pas en état de naviguer ou pourvu des papiers nécessaires... Toutefois l'assureur ne pourra pas s'affranchir de ses engagements en invoquant l'insuffisance de l'équipement du navire lorsque, après examen, il en aura auparavant reconnu la navigabilité, à moins qu'il n'y ait eu fraude ou dol de la part de l'assuré » (art. 208). « Les dommages causés aux marchandises ou aux profits espérés par le fait ou la faute du propriétaire, de l'expéditeur ou de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur » (art. 209 § 2). — (4) L'article 434 figure dans la partie générale du code, au chapitre intitulé « de l'assurance contre les dommages ».

Stypmanus (1) que les dommages procédant *ex vitio rei et intrinseca ejus natura* ne sont pas à la charge des assureurs. Le vice propre est d'abord, sans doute, la mauvaise qualité ou la conformation vicieuse d'une chose qui aurait, avant sa mise en risque, porté avec elle et en elle le germe de sa corruption; mais c'est aussi d'une façon plus générale toute détérioration dont une chose saine est naturellement susceptible, pourvu que cette détérioration n'ait pas été occasionnée, accélérée ou aggravée par des accidents de mer. Ainsi, dit très bien Lemonnier (2), des soieries peuvent se piquer, des huiles rancir, de la glace se réduire en eau, des vins s'aigrir: aucune de ces détériorations n'engagera, selon le droit commun, la responsabilité de l'assureur si un sinistre maritime, une tempête, un naufrage, une relâche forcée ne l'a point produite ou aggravée. Au contraire, est-il établi que des morues naturellement promptes à se détériorer ont été endommagées par le contact de l'eau de mer introduite tout d'abord dans la cale pendant le mauvais temps (3) ? L'assureur ne cesse pas d'être responsable.

Pourquoi ne répond-il pas du vice propre, qui, s'il ne provient pas de la mer, survient du moins sur mer? C'est que la pensée du législateur, quand il a déterminé la nature et les effets du contrat, s'est arrêtée aux accidents de la navigation maritime (v. ci-dessus n. 1396). Or le vice propre, loin de se rattacher à un accident de la navigation maritime, en est absolument indépendant: c'est même là ce qui le caractérise. Ne confondons pas à ce propos le simple fait de la navigation avec les accidents de cette navigation. L'assureur ne supporte pas, selon le droit commun, le dommage causé à la chose assurée par le fait seul de la navigation, par exemple le simple contre-temps d'une traversée plus ou moins longue, la moins-value du navire ou des choses destinées à l'usage du navire à la suite de cette traversée (4). Ces dommages-là ne sont ni des cas fortuits maritimes ni la conséquence de ces cas fortuits: les parties contractantes les avaient prévus ou dû prévoir tout d'abord comme une conséquence normale de l'expédition maritime.

Le dommage ne doit pas être attribué nécessairement, en toute

(1) Pars IV, c. 7, n. 319. — (2) I, n. 209. — (3) Paris, 30 mai 1864. Rec. de M. 1864, 2, 144; Rennes, 18 janvier 1869. Rec. de N. 69. 1, 97. Dans cette dernière affaire, un navire chargé de morues avait été, à la suite de fortunes de mer, obligé de relâcher dans un port où régnait le choléra. Le chargement était en bon état. Mais l'autorité, à raison de l'odeur que les morues répandaient, avait cru devoir, par mesure sanitaire, en prescrire l'enlèvement. La cour de Rennes jugea avec raison que les assureurs ne pouvaient exciper du vice propre et répondaient complètement de la mesure ordonnée au port de relâche. — (4) Cf. civ. rej. 28 juillet 1869, D. 69, 1, 496. *Junge* Laurin IV, p. 70.

occasion, à l'une de ces deux causes : le vice propre, la fortune de mer. Il est d'abord évident que certaines avaries distinctes, subies dans le même voyage, peuvent procéder les unes du vice propre, les autres de la fortune maritime et qu'il y a lieu, dans ce cas, de déterminer l'importance des premières, supportées par l'assuré, et des secondes, supportées par l'assureur (1). Mais un seul et même dommage peut aussi procéder d'une cause complexe. Lemonnier propose (2) de recourir, dans ce cas, à une sorte de ventilation, c'est-à-dire de distinguer, autant que possible, la portion de dommage imputable au vice propre d'avec celle qu'on doit attribuer à l'événement maritime. La jurisprudence offre plusieurs exemples de ces ventilations (3). Mais il ne faut pas qu'elles soient des expédients transactionnels et les tribunaux feront bien de n'en pas abuser.

Le point de savoir si les objets assurés ont péri ou ont été détériorés au cours d'un voyage, par un vice propre ou par une fortune de mer et dans quelle proportion chacune de ces causes a pu contribuer à l'avarie présente à juger une question de fait et doit être résolu, en principe, par le juge du fait (4). Cependant si le juge du fait, après avoir constaté souverainement les éléments constitutifs du vice propre, ne tirait pas des faits constatés une déduction juridique et refusait d'appliquer l'article 352, sa décision pourrait et devrait être cassée par la cour suprême.

1409. L'assureur peut accepter explicitement la responsabilité du vice propre (5).

Il peut même l'accepter implicitement. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 21 octobre 1874 (Rec. de M. 1875. 1. 12) que les assureurs avaient pris à leur charge le risque du coulage, même du coulage inévitable à raison du poids des fûts, parce qu'ils avaient stipulé une prime double. De même les assureurs sur corps, lorsqu'ils ont connu l'âge et l'état du navire, surtout lorsqu'ils ont perçu pour cette cause une prime plus forte, sont irrecevables à exciper du vice propre (6). Comment en serait-il au-

(1) Le Havre, 26 oct. 1868. Rec. du H. 1872. 1. 65. Cf. Bordeaux, 24 juin 1860. Rec. du H. 1861. 2. 76. — (2) I, p. 245 et 277. — (3) Aix, 16 juin 1840. J. d. P. 1840, t. II, p. 699; Mars. 11 janvier 1866. Rec. de M. 1866. 1. 63. M. Droz (I, n. 225) propose cette hypothèse : il se serait déclaré, dans un navire imparfaitement construit, une voie d'eau qui, lors de précédents voyages faits dans des conditions plus favorables, ne s'est pas manifestée et qui, par une navigation plus heureuse, ne se fût pas produite. — (4) Civ. rej. 27 janvier 1875. D. 75. 1. 448; S. 75. 1. 160. — (5) Emérigon, ch. XII. sect. IX § 1 ; E. Cauvet, I, n. 413. — (6) Aix, 28 mars 1865. Rec. de M. 1865. 1. 60 ; Paris, 22 déc. 1865, ib. 66. 2. 147 ; Paris, 25 janvier 1868. D. 69. 1. 220. Le pourvoi dirigé contre ce dernier arrêt a été rejeté par la cour

trement, s'il n'est pas contraire à l'ordre public de traiter sur la vétusté ? Or, au demeurant, c'est bien sur la vétusté du bâtiment qu'on a traité (1). Ce n'est pas non plus, à la charge d'un vapeur, un vice propre dont l'assureur puisse exciper qu'une voilure insuffisante pour lui permettre de naviguer à voiles, si cette insuffisance a été connue des assureurs avant le contrat (2).

Toutefois la liberté des conventions est, en ce point, limitée par les exigences de l'ordre public. Par exemple, quoi que l'assureur ait pris à sa charge, il ne répond pas de la perte, si l'assuré livre à la navigation un bâtiment notoirement innavigable (3). De même à notre avis, dès que le vice propre se confond avec la faute personnelle de l'assuré (v. ci-dessus, n. 1404).

En fait, les formules ordinaires de nos polices ne dérogent pas à l'article 352 (4).

1410. Le vice propre du navire, c'est sa mauvaise construction, la fabrication défectueuse de ses accessoires, l'*usure* de la coque et des agrès.

Le vice propre se présume-t-il ? Casaregis enseignait qu'il se présume (5). Mais la jurisprudence française flottait, lorsque la déclaration royale du 17 août 1779 vint mettre un terme à ses incertitudes (6). « Cette nouvelle loi a établi deux présomptions, dit Emérigon (7) : l'une contre les assurés lorsque les procès-verbaux de visite ont été omis : elle est *juris et de jure* ; l'autre contre les assureurs, lorsque les rapports de visite ont été faits : elle est simplement légale, c'est-à-dire que les assureurs peuvent la débattre par la preuve du contraire ». Que décider aujourd'hui ?

Comme au temps d'Emérigon et quoique la déclaration de 1779 soit abrogée, si les visites ont été faites, l'innavigabilité est pré-

de cassation, ch. des req., le 16 déc. 1868. *Junge* Mars., 10 juin 1873. Rec. de M. 1873. 1. 234 ; Bordeaux, 9 mars 1885. Rev. de dr. com., ind. et marit. 1885, p. 273.

(1) Cf. Weil, n. 157 et surtout de Courcy, *Comm.*, p. 37. Toutefois M. de Courcy distingue soigneusement la vétusté du vice propre. — (2) Mars. 9 janvier 1877. Rec. de M. 1877. 2. 78. — (3) *Sic* de Vabroger, IV, n. 1610. — (4) V. l'art. 3 de la police « française » sur corps et l'art. 3 de la police « française » sur facultés. — (5) *Deferendum sit potius causæ naturali vitium navis quam causæ accidentali* (disc. 142, n. 23). — (6) Par son article 4 : « Dans le cas où le navire, par fortune de mer, aurait été mis hors d'état de continuer sa navigation et aurait été condamné en conséquence, les assurés pourront faire délaissement à leurs assureurs du corps et quille, agrès et apparaux du dit navire... : ne seront toutefois les assureurs admis à faire le délaissement qu'en representant les procès-verbaux de visite du navire ordonnés par les articles 1 et 3 de la présente déclaration ». — (7) Ch. XII, sect. XXXVIII.

sumée provenir d'une fortune maritime ; mais cette présomption peut être détruite par la preuve contraire. En effet, d'une part, il est impossible de ne pas attribuer au certificat de visite un certain degré de force probante (1), alors que les préposés de l'autorité publique ont reconnu le bon état du navire ; d'autre part, nul ne saurait apercevoir en vertu de quels textes ou de quels principes l'assureur serait empêché de prouver contre le contenu au certificat (2). La preuve contraire peut d'ailleurs résulter soit d'une expertise, soit des circonstances. Par exemple, la voie d'eau et les avaries dont un navire a été atteint en cours de voyage peuvent être attribuées à un vice propre, nonobstant le certificat de visite, si le navire n'a pas éprouvé de gros temps qui expliquent suffisamment la voie d'eau et si des experts établissent que le navire était pourri dans ses parties principales (3).

Mais nul ne soutient aujourd'hui que, si l'assuré ne représente pas un certificat de visite, le vice propre doive être fatalement présumé, sans que la preuve contraire soit recevable. Le doute profite à l'assureur si la visite n'a pas eu lieu : rien de plus. Ainsi l'assuré, quoique ne produisant pas un certificat de visite, peut encore établir, d'une façon générale, que le sinistre provient d'une fortune maritime (4). Non seulement, ainsi que l'a jugé la cour de cassation le 25 mars 1806 (5), si la perte avait été causée par un

(1) Les certificats de visite délivrés aux steamers de la compagnie generale transatlantique conformément soit aux règlements qui la concernent, soit à la loi du 18 juillet 1860 sur l'émigration (cf. notre t. II, n. 414) doivent profiter de la présomption simple qui s'attache aux certificats de visite prescrits par l'art. 225 (ainsi jugé et bien jugé par le tribunal de commerce du Havre le 20 juillet 1875 et par la cour de Rouen le 14 juin 1876. Rec. du H. 1875. 1. 181 ; 1876. 2. 250). Il en est de même des certificats délivrés par le secrétaire de la commission de surveillance pour les bateaux à vapeur (cass. 6 juin 1882. Rec. du H. 1883. 2. 54). — (2) Mars. 4 déc. 1820, 11 juillet 1834. 11 juillet 1855, 23 décembre 1857, 26 octobre 1858, 18 février et 11 mars 1859 ; Bordeaux, 4 juillet 1859. S. 1860. 2. 13 ; Bordeaux, 9 mars 1885 (précité), etc. — (3) Rennes, 24 janvier 1863. Rec. de M. 63 2. 80 ; Paris, 8 déc. 1881 et Rouen, 21 mars 1883 ; Rec. du H. 1884. 2. 116. *Junge* Havre, 4 mars 1884. Rec. du H. 1884. 1. 99. Dans cette dernière affaire, le navire avait été construit sous la surveillance permanente des inspecteurs du *Veritas*, admis à la cote la plus élevée et muni de certificats de visite : le jugement fait prévaloir cet ensemble de présomptions. — D'après un jugement de Marseille du 14 août 1879. (Rec. de M. 1879. 1. 209), l'assureur qui conserverait des doutes, malgré l'octroi d'un certificat de visite régulier, sur le bon état du navire, n'aurait pas le droit de faire concéder des réserves qui pourraient influer sur les effets futurs de l'assurance : nous n'apercevons pas pourquoi le juge, si le doute lui semble plausible et la précaution utile, croirait avoir les mains liées. — (4) Cf. Paris, 22 décembre 1865. Rec. de M. 66. 2. 69. — (5) J. d. P., t. V, p. 248.

événement qui ne se rattachât point au mauvais état du navire (tel qu'un incendie), l'assureur ne pourrait pas fonder l'exception du vice propre sur le défaut de visite ; mais s'il est établi, d'une façon quelconque, en dehors de tout certificat de visite, que le navire assuré est parti en bon état de navigabilité, c'est exclusivement aux assureurs qu'il appartient de prouver le vice propre, à quelque cause que le sinistre se rattache (1).

Quand un navire étranger n'est pas soumis à la visite par sa loi personnelle, l'assureur ne peut pas, c'est de toute évidence, invoquer la présomption de vice propre sous prétexte que le certificat de visite n'est pas représenté (2) (cf. notre t. II, n. 408). Mais, d'après la jurisprudence française (3), un navire anglais, acheté en Angleterre par un Français et amené en France pour y être francisé, doit être, à son départ même d'Angleterre, muni, conformément à la loi française, d'un certificat de visite, délivré par des experts nommés par le consul de France, et qui constate son bon état ; l'assuré perd, à défaut de ce document, la présomption de bon état et ne garde que le droit d'établir par d'autres moyens la navigabilité de son bâtiment.

Si la représentation d'un certificat de visite, constatant le bon état du navire avant le départ, fait naître la présomption que la perte et les avaries de ce navire proviennent d'une fortune maritime, non du vice propre, combien de temps durera cette présomption dans les voyages au long cours ? La cour de cassation résout ainsi la question (4) : « attendu que le navire *l'Edouard* a été visité, lors de son départ de Bordeaux, et jugé propre à faire un voyage de long cours, ce qui embrasse, suivant l'usage et la loi, *l'aller et le retour* ; attendu qu'une nouvelle visite n'eût été nécessaire que pour le cas où il serait survenu des avaries avant le départ de Sainte-Marthe, et que l'arrêt, au contraire, constate que c'est par suite de fortune de mer et depuis le départ que l'innavigabilité est survenue... ». Cette double règle est bonne, et nous conseillons aux tribunaux de l'appliquer (5). En principe, il est inutile de renouveler la visite avant le retour (6) ; mais si le navire avarié reprend la mer sans avoir fait constater de nouveau

(1) Mars. 26 juin 1877 et Aix, 1er avril 1878. R. du H. 1879. 2.29 et 232. — (2) Havre, 28 janvier 1878. Rec. du H. 1878. 1. 53. — (3) Marseille, 3 janvier et 27 juin 1877 ; Aix, 1er avril 1878. Rec. de M. 1877. 1. 80 et 245, 1879. 1. 131. — (4) Req. 3 juillet 1839. D. vo Dr. mar., n. 2080. — (5) *Sic* Lemonnier, I, n. 217. Cf. une lettre du min. de la marine du 11 juin 1837, adressée à la chambre de commerce de Marseille (Rec. de M. t. VIII. 2. 99). — (6) *Junge* Paris, 25 juillet 1857. Rec. du H. 1858. 2. 36.

son bon état de navigation, il ne peut plus être protégé par la présomption qui l'avait couvert au premier départ (1).

L'usage, la jurisprudence, les circulaires ministérielles autorisent les navires armés au cabotage, même au grand cabotage, à ne pas renouveler en cours de voyage leurs certificats de visite, même après l'expiration de l'année (v. notre t. II, n. 407), et par conséquent à s'en prévaloir contre l'exception du vice propre, s'il n'est pas justifié qu'ils aient éprouvé dans l'intervalle des avaries majeures (2). Le tribunal de commerce du Havre a maintenu cette tradition par un jugement du 9 décembre 1872, rendu en faveur d'un grand caboteur qui se trouvait dans un port étranger au moment où son certificat était périmé et ne l'avait pas fait renouveler avant de prendre charge (3).

1411. Le vice propre du navire est essentiellement relatif, ce qui signifie qu'il faut l'apprécier quant à la navigation entreprise. Un bâtiment, apte à faire un voyage, est absolument impropre à faire un autre voyage. Cette maxime juridique, mise en relief par la jurisprudence anglaise (4), est exacte en deçà comme au delà du détroit (5).

Arrivons à certains cas précis, sur lesquels le juge a le plus souvent à se prononcer.

Doit-on, *a priori*, attribuer la *voie d'eau* au vice propre ? Appliquons d'abord la règle générale d'après laquelle le certificat de visite couvre l'assuré jusqu'à preuve contraire (6). Mais comment faire fléchir la présomption ? D'abord en prouvant soit la pourriture (7), soit le délabrement (8), soit le vice de construction (9), soit un défaut de réparation à la suite d'avaries précédemment souffertes et constatées (10), etc.; puis en rattachant (car on n'a, jusque-là, rien fait encore) cet élément quelconque du vice propre au sinistre. La carlingue d'un navire peut être déjà pourrie lorsqu'un choc produit une voie d'eau, sans que la voie d'eau provienne à un degré quelconque de la pourriture (11)

(1) Bordeaux, 24 novembre 1840 (Mém. de Bordeaux, t. VII. 1. 269) ; Rouen, 22 mai 1858 (Rec. du H. 1859. 2. 51). — (2) Mars. 14 mars 1839. Rec. de M. t. XVIII. 1. 207 ; trib. co. Seine, 31 oct. 1859. *Journ. des Ass.* 1860. 164. — (3) Rec. du H. 1873. 1. 18. Nous contestons d'autant moins cette jurisprudence que la légalité de l'art. 184 du règlement général de 1866 nous a paru plus contestable (v. notre t. II, n. 407). — (4) Notamment par lord Ellenborough dans l'affaire Forbes *v.* Wilson, Park 344. — (5) *Sic* Em. Cauvet, I, n. 433. — (6) Aix, 10 février 1864. Rec. de M. 64. 1. 66. — (7) Paris, 8 décembre 1881, et Rouen, 21 mars 1883. Rec. du H. 1884. 2. 113 et 116. — (8) Trib. de co. de Rouen, 28 octobre 1881. Rec. du H. 1882. 2. 123. — (9) Paris, 29 novembre 1864. *Journ. des Trib. de co.*, t. XIV, p. 289. — (10) Rouen, 15 juillet 1866.Rec.de M. 1866. 2. 135.— (11) Arg.

Quand la voie d'eau se produit, après un très court trajet, par un temps calme, sans cause apparente, le juge l'impute souvent au vice propre, nonobstant le certificat de visite, et cela se comprend très bien (1). Mais on conçoit aussi qu'il statue autrement. La décision varie suivant l'espèce et nous ne croyons pas que la doctrine puisse ériger l'une ou l'autre solution en règle absolue (2).

La jurisprudence française admet beaucoup plus généralement que la rupture d'une des pièces de la machine d'un bateau à vapeur (et notamment de l'arbre de l'hélice) doit être attribuée au vice propre, lorsqu'elle survient par un temps calme, après une courte navigation (3). Si la rupture de la pièce ne doit être attribuée qu'à la mauvaise qualité du fer ou à tout autre vice dont le constructeur serait responsable, l'assureur est évidemment dégagé. Le serait-il encore dans le cas où l'arbre de couche, par exemple, aurait atteint la dernière limite de la résistance et où le moment de son remplacement, aux frais de l'armement, serait arrivé? M. de Courcy l'enseigne et nous adoptons son avis, mais en réservant le cas d'usure ordinaire ou de simple fatigue, risques que l'assureur a dû connaître et qu'il est censé couvrir (4). La machine qui ne peut plus fonctionner nous paraît infectée d'un de ces vices propres que l'assureur ne peut pas prendre à sa charge (cf. ci-dessus, n. 1409).

Une fois que l'avarie de la machine provient du vice propre, l'assureur doit-il supporter la perte du navire si celui-ci, privé de cette machine, n'a pu résister ensuite à la tempête? Il faut, à notre avis, distinguer. Si le navire, privé de sa machine, ne pouvait plus continuer à naviguer, abstraction faite de toute fortune maritime, l'assureur ne subira pas cette conséquence directe du vice propre. Il en est autrement dans le cas où le navire aurait pu continuer à naviguer s'il n'avait pas rencontré l'ouragan : la con-

Marseille, 11 janvier 1866. Rec. de M. 1866. 1. 63. *Junge* Havre, 4 mars 1884. Rec. du H. 1884. 1. 99, et surtout Req. 16 déc. 1868 et 15 mars 1869. D. 69. 1. 219 ; 70. 1. 121.

(1) Mars. 2 décembre 1856. Rec. du H. 1857. 2. 87 ; Rouen, 15 juin 1866. Rec. de Rouen. 1866. 250. — (2) Aix, 2 mars 1865 ; Nantes, 23 août 1865. Rec. de M. 1865. 1. 67 ; 1866. 2. 27. — (3) Mars. 29 août 1866, 11 mars 1873, 2 août 1880 ; Rouen, 6 février 1878. Rec. de M. 1866. 1. 290 ; 1873. 1. 157 ; 1880. 1. 258 ; 1878. 2. 160. — Au contraire, le même bris constitue, en principe, une fortune de mer à la charge des assureurs lorsqu'il s'est produit après plusieurs jours de navigation pénible (Marseille, 10 mars 1865 et 28 août 1866 ; Aix, 8 mai 1867. Rec. de M. 1865. 1. 53 ; 1866. 1. 290 ; 1868. 1. 101). — (4) Cf. Laurin, IV, p. 69. Nous excluons, bien entendu, l'hypothèse d'une réticence.

séquence n'est plus qu'indirecte et fortuite ; l'accident se rattache, en définitive, à la fortune de mer (1).

Les chargeurs, qui ne répondent pas, en thèse, des faits du propriétaire (v. ci-dessus, n. 1404), ne répondent pas non plus des vices propres du navire. Cependant Em. Cauvet a écrit (2) : « Si la marchandise périt par le vice propre du navire, l'assureur n'est pas responsable de la perte : ce principe est constant ». Rien n'est moins constant. Que le chargeur assuré supporte le vice du chargement assuré, c'est-à-dire de sa propre chose, d'accord. Mais pourquoi supporterait-il le vice propre de la chose appartenant à autrui, assurée par autrui? Ce vice est, quant à lui, un dommage quelconque survenu sur mer (v. ci-dessus, n. 1397) et, par conséquent, une fortune de mer (3). Lemonnier (4) prétend au moins faire peser sur les chargeurs la présomption qu'entraîne le défaut du certificat de visite, ceux-ci devant « s'imputer à eux-mêmes de n'avoir pas exigé la représentation du certificat avant de consentir définitivement la convention d'affrètement ». Tel n'est pas notre avis, du moins lorsque le défaut de certificat est le fait du propriétaire-armateur, le chargeur ne répondant pas plus de ce fait là que d'un autre.

Le vice propre, habituellement présenté par les assureurs sous forme d'exception, peut aussi devenir un principe d'action. D'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 25 mars 1873 (5), les assureurs sur corps, qui se sont chargés de renflouer un navire échoué, ont une action en répétition contre l'armateur assuré s'ils viennent à reconnaître, après expertise, que le navire est innavigable par vice propre (6).

1412. Les marchandises s'échauffent, fermentent, s'allument, s'aigrissent, rancissent, se piquent, coulent, se détériorent enfin sous l'empire de combinaisons chimiques innombrables. Ce sont les vices propres de la cargaison.

Ce vice propre se présume-t-il? La question est débattue.

Premier système. Le vice propre existe en germe au moment du contrat ; en pareil cas, disait Casaregis (7), *de præsenti præsumitur ad futurum*. Emérigon répétait (8) : « Le vice est présumé procé-

(1) V. sur ce point de Courcy, Quest. I, p. 330 et s. — (2) I, n. 427. — (3) *Sic* Bordeaux, 11 mai 1868. Rec. de M. 1869. 2. 89. — (4) I, n. 217. Il n'en pourrait être autrement que si l'absence de certificat était imputable au capitaine, les assureurs ne supportant pas, d'après le droit commun, même dans leurs rapports avec les chargeurs, les conséquences de la baraterie. Cf. de Valroger, t. IV, n. 1608. — (5) R. de M. 1873. 1. 165. — (6) D. Weil, n. 165. — (7) Disc. 142, n. 18. — (8) Ch. XII, sect. IX. § 4.

der de la chose elle-même, lorsqu'elle est de nature à se gâter et à dépérir ; il faut alors que l'assuré prouve le cas fortuit ». Pardessus tint le même langage (1). Cette doctrine a été consacrée plusieurs fois par la cour de Rouen (2).

Deuxième système. La cour de Paris a jugé, au contraire, le 13 avril 1874, que « l'allégation du vice propre doit être justifiée par l'assureur » (3). Le tribunal de commerce de la Seine a répété le 17 juillet 1879 : « C'est aux compagnies défenderesses qu'il appartient de faire la preuve du vice propre et l'on ne saurait admettre leur prétention de le faire résulter de la nature d'une marchandise sujette à couler ; à défaut de cette preuve, tout déchet doit être considéré comme résultant de fortunes de mer » (4).

Cette doctrine nous paraît plus conforme aux principes généraux du droit. Ainsi que nous l'avons expliqué dans notre tome IV, n. 1026, l'article 1315 c. civ. est applicable toutes les fois qu'il n'y est pas dérogé. A l'assuré sur facultés d'établir sa créance, par conséquent de démontrer le sinistre maritime ; mais à l'assureur qui excipe ensuite du vice propre d'établir d'abord la nature du vice, ensuite le lien qui rattache à ce vice la perte ou le dommage.

Il faut, en effet, quelque sujette que soit la marchandise au vice allégué, rattacher cet effet à cette cause (5).

Mais nous sommes en matière commerciale et tous les modes de preuve sont admissibles. Par exemple, certaines marchandises, comme le saindoux, coulent toujours : comment demander au juge, qui cherche à déterminer l'origine du dommage, de ne pas faire entrer en ligne de compte la nature de la marchandise ?

« La question la plus grave posée par l'exception du vice propre, dit à ce sujet M. de Courcy (6), est celle de l'inflammation spontanée. L'usage la résout ordinairement contre les assureurs ; on rappelle qu'ils ont pris expressément à leur charge les risques de l'*incendie*, sans faire de distinction parmi ses causes. Je ne crois pas que ce soit la véritable ni la bonne raison. S'il était *prouvé* que l'incendie a été déterminé exclusivement par un vice propre, je ne verrais pas de motifs pour que les assureurs répondissent d'un des effets d'une cause exceptée plutôt que d'un autre, de l'in-

(1) III, n. 773. — (2) 9 février 1847 (D. 48. 2. 151) ; 30 décembre 1872. Rec. de M. 1873. 2. 41 ; 29 juillet 1883. Rec. du H. 1883. 2. 156. *Junge* la note de Dalloz sur Req. 13 décembre 1880 (D. 81. 1. 432). — (3) D. 76. 2. 215. — (4) C'est précisément dans cette affaire qu'un pourvoi fut rejeté le 13 décembre 1880 par la chambre des requêtes, le tribunal ayant interprété souverainement le contrat. — (5) Cf. Rouen, 10 décembre 1872 (précité) ; Paris, 30 mai 1864 (Rec. de M. 1864. 2. 144) ; Bordeaux, 9 mars 1885 (précité). — (6) Comm. des pol. fr., p. 222.

flammation plutôt que de l'échauffement, et il est clair même que l'inflammation n'est que le dernier terme de l'échauffement. La raison juridique me paraît être qu'après la destruction de la marchandise ou l'extinction de l'incendie par l'immersion, les assureurs seront toujours dans l'impuissance *de faire la preuve* du vice propre... » (1). C'est par une suite de ce raisonnement que la cour d'Aix a laissé à la charge des assureurs les conséquences d'un incendie survenu sans cause appréciable dans une cargaison (2 juin 1871) (2) et que le tribunal de commerce de Marseille leur a fait supporter la perte de bombonnes d'acide survenue à la suite d'un incendie, personne n'ayant pu prouver d'ailleurs que le sinistre avait été causé par la nature même de la marchandise (12 décembre 1877) (3).

Mais, par des raisons que nous avons développées plus haut (n. 1026 et 1400), la jurisprudence cesse de regarder comme une conjecture la spontanéité de la combustion pour certains minerais qui s'oxydent en se combinant avec l'oxygène atmosphérique, notamment pour le charbon (4), et rattache alors l'incendie au vice propre.

Quand les marchandises s'échauffent ou se corrompent pendant une relâche, faut-il attribuer ce dommage à la fortune de mer ou au vice propre? La jurisprudence est, sur ce point, assez confuse. Cependant il n'est pas très difficile de dégager et de poser la règle doctrinale. Si la relâche forcée est la conséquence d'une fortune maritime, la détérioration de la marchandise qui s'ensuit est encore une fortune de mer (5). Si la relâche n'est qu'un événement normal de la navigation, dont les assureurs ne répondent pas, la détérioration, c'est de toute évidence, n'a plus son principe dans une fortune maritime, et les principes généraux que nous venons d'exposer reprennent leur empire (6).

L'assureur supportera donc les conséquences des fortunes maritimes, alors même que celles-ci auraient été aggravées par la

(1) V. la suite du développement, ib., p. 224 et 225. — (2) R. de M. 1871.1. 261. — (3) Rec. de M. 1878. 1. 57. — (4) Marseille, 8 mars et 10 novembre 1875. Rec. de M. 1875. 1. 163 ; 1876. 1. 24 ; trib. de co. de la Seine, 22 décembre 1875. M. Droz fait observer à ce propos (I, n. 228) qu'il faut laisser supporter par les assurés le dommage qui pouvait et devait être dans leurs prévisions. — (5) Paris, 17 mars 1859. Rec. du H. 1859. 1. 125 ; Rouen, 10 decembre 1879. Rec. du H. 1880. 1. 131. Mais voir aussi Havre, 29 août 1882, et Rouen, 23 juillet 1883. Rec. du H. 1882. 1. 183 ; 1883. 2. 256. — En général, lorsque le vice propre, au lieu d'être la cause determinante du sinistre, ne s'est developpé qu'à son occasion et par son influence, l'assureur reste responsable (Bordeaux, 9 mars 1885. Rev. de dr. comm., ind., marit. 1885, p. 273). — (6) Cf. Droz, I, n. 230.

nature de la marchandise. Un chargement ordinaire, on le suppose, n'eût guère été gâté par la voie d'eau; mais cette même voie d'eau a gravement endommagé un chargement de sucres ou de soieries : l'assureur ne pourra pas, pour se soustraire au paiement intégral de l'indemnité, soutenir que la marchandise était exceptionnellement délicate ou corruptible. La seule nature de la marchandise ne peut pas servir de prétexte à une ventilation, alors que la cause première et déterminante de l'avarie a été une fortune de mer (1).

1413. La responsabilité de l'assureur pouvant être précisément aggravée par la nature de la chose assurée, le code a exigé que les marchandises sujettes à détérioration fussent désignées dans la police. L'article 355 est ainsi conçu: « Il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels ou marchandises susceptibles de coulage ; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police ». L'ordonnance de 1681 n'avait parlé que des marchandises sujettes à coulage (2) ; on a bien fait de généraliser. Dans le projet de révision imprimé en 1867, on s'éloignait plus encore de l'ordonnance: les réformateurs posaient le principe en supprimant les exemples et, par conséquent, avaient effacé du nouveau texte les mots « comme blés ou sels ou marchandises susceptibles de coulage ».

Il faut que l'assureur sur facultés, lorsqu'il assume le risque, puisse en mesurer exactement l'étendue.

Ce principe doit être le critérium du juge, obligé de discerner à quelle espèce de marchandise s'applique l'injonction du législateur. La marchandise sujette à détérioration ou à diminution doit être désignée selon le droit commun, parce que l'omission de la désignation peut influer sur l'opinion du risque. Les tribunaux apprécieront si l'assuré, en omettant de désigner, a méconnu cette intention du législateur.

L'article 355 n'astreint d'ailleurs l'assuré qu'à désigner la nature de la marchandise. Il se peut qu'il doive, pour ne pas commettre une réticence, donner de plus amples indications. Mais nous nous bornons en ce moment à commenter l'article 355.

(1) *Sic* de Valroger, IV, n. 1591. — (2) Art. 31, tit. VI, l. III. « Il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes à coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages qui leur pourront arriver par tempête, si ce n'est que l'assurance soit faite sur retour des pays étrangers ».

Selon le droit commun, l'assuré n'est plus astreint à faire la désignation dès qu'il ignore la nature du chargement lors de la rédaction de la police. Les rédacteurs du code ont, sur ce point, amélioré l'Ordonnance, qui dispensait de la déclaration dans l'unique hypothèse où l'assurance avait été faite sur retour des pays étrangers. « Dans ce cas, disait Valin, l'assuré est censé ignorer quelles sortes de marchandises lui sont envoyées en retour ». Mais il pouvait très bien ne pas l'ignorer et d'ailleurs, si telle était la base de la présomption, l'exception devait être généralisée.

Du reste, l'injonction n'est pas d'ordre public. Valin disait déjà : « C'est aujourd'hui une clause de style de stipuler dans les polices d'assurance que les assureurs courront les risques sur les marchandises qui se trouveront chargées dans le navire, de quelque nature qu'elles soient, sujettes à coulage ou non ». L'assuré peut, au dix-neuxième siècle comme au dix-huitième, être dispensé par le contrat de déclarer la nature des marchandises périssables.

Nous avons cité dans notre t. IV, n. 1045, l'article 10 de la police « française » sur facultés et reproduit le tableau des marchandises assurées « franc de détérioration matérielle et de coulage dans les conditions » de cet article. La septième clause additionnelle modifie gravement le texte primitif, en retirant du tableau ci-dessus mentionné diverses marchandises à l'exportation (1). Lorsqu'un

(1) *Septième condition additionnelle.* En ce qui concerne les marchandises à l'exportation, il est convenu que les marchandises ci-après sont retirées du tableau de l'article 10 et assurées contre toutes avaries de fortune de mer : § 1. Les allumetttes, fleurs artificielles, cheveux travaillés, papiers, papiers peints, et les marchandises oxydables, à la condition qu'elles soient sous zinc ou fer blanc ; § 2. Les chaussures, cuirs et peaux vernis ou cirés, couvertures, parfumerie en pots ou flacons, à la condition qu'elles soient en caisses pleines ; § 3. Les marchandises manufacturées étrangères en balles et les draps du Midi, à la condition que ces marchandises soient sous gras et maigre ou tarpawling ; § 4. Les liquides en bouteilles ou cruchons, sur lesquels les avaries particulières matérielles, sauf la casse, sont à la charge des assureurs, même en dehors des cas de l'article dix et seront réglées par séries de 500 francs à établir en suivant l'ordre des numéros d'origine, le solde formant série. Lesdites avaries, casse non comprise, seront remboursées intégralement si la franchise de cinq pour cent est atteinte par dérogation à l'article dix ; et si ces avaries atteignent les trois quarts de la valeur d'une série, le délaissement de cette série pourra être fait ; § 5. Les liquides en fûts pour le long cours, lesquels ne sont assurés que sous les franchises déterminées par les articles dix et onze de la police sans remboursement intégral et par séries de 2000 francs, formées en suivant l'ordre des numéros d'origine, le solde formant série. Sur les liquides en fûts au long cours et au cabotage, le coulage ordinaire de route ne sera prélevé que sur les fûts donnant lieu à recours. Les liquides en futailles et en caisses, de provenance bordelaise, partant de

contrat a été formé sous l'empire de cette clause, l'assuré peut-il se dispenser de faire la désignation prescrite par l'article 355, l'assureur restant néanmoins responsable de toutes les marchandises énoncées, en conformité de la clause? M. de Valroger (t. IV, n. 1634) a posé la question d'une façon plus générale et nous paraît l'avoir sagement résolue : « l'assureur qui accepte une assurance *sur marchandises* consent-il à assurer au moins toutes les marchandises énoncées dans la police aux conditions de cette police? Je ne crois pas, répond-il. que cela suffise pour dispenser l'assuré de la déclaration prescrite par l'article 355, car nonobstant les franchises stipulées, l'assureur a intérêt à connaître la nature des marchandises assurées : il peut lui convenir de ne pas assurer telle marchandise ou de se faire réassurer ». Tel est aussi notre avis.

Bordeaux (Atlantique et long cours) ne sont assurés qu'aux conditions du tarif de Bordeaux ; § 6. En cas d'avaries ou de délaissement sur toutes facultés (autres que les liquides), le règlement aura lieu separément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, et les avaries particulières materielles, dans tous les cas où elles sont à la charge des assureurs, seront remboursées intégralement si la franchise est atteinte, par dérogation aux articles dix et onze de l'imprimé ci-contre. Toutefois et par dérogation à ce qui est dit ci-dessus, les sucres bruts, cafés, cacaos, graines, riz, laines et généralement, toutes denrées brutes et matieres premières ne sont assurés que sous les franchises déterminées par les art. dix et onze de la police sans remboursement intégral et par séries à établir suivant les usages de la place de Paris. Le délaissement pourra être fait sur chaque espèce de marchandises, chaque marque, chaque contremarque, chaque bateau ou allège ; § 7. Sur les marchandises assurées aux conditions de l'art. 10 d'autre part, les avaries particulières matérielles seront à la charge des assureurs, et elles seront réglées et remboursées comme il est dit au paragraphe 6 ci-dessus dans les cas où le navire aura été échoué, coulé, brisé, incendié, ou aura eu un abordage avec un autre navire et quand bien même ces événements n'auraient pas nécessité le dechargement total ou partiel de la cargaison. Néanmoins, en cas de voie d'eau, les avaries sur ces marchandises ne seront à la charge des assureurs que s'il y a eu déchargement des trois quarts au moins de la cargaison dans un port de relâche ; § 8. Sur les objets oxydables (non sous zinc ou fer blanc) et sur les objets fragiles, les avaries autres que celles d'oxydation ou de casse sont à la charge des assureurs, même en dehors des cas de l'art. 10, et seront réglees separément sur chaque colis et remboursées intégralement si la franchise de cinq pour cent est atteinte, par dérogation audit article 10. Ne seront pas réputés objets fragiles ni marchandises oxydables les marchandises manufacturées dans la fabrication desquelles des parties soit fragiles, soit oxydables, n'entrent que comme accessoires, telles que meubles, pianos, voitures, parapluies et autres analogues ; toutes avaries de fortune de mer de ces marchandises sont à la charge des assureurs, même en dehors des cas de l'art. 10...

M. Weil enseigne que les parties, en acceptant la clause « en quoi que le tout consiste ou puisse consister », dérogent implicitement à l'article 355 et que l'assuré n'est plus astreint à déclarer les choses périssables (1). Cette interprétation nous paraît, comme à Bédarride, fort contestable. L'assureur a un trop grand intérêt à être averti, même quand il a l'intention de couvrir tous les risques, ne fût-ce que pour trancher en connaissance de cause la question des réassurances, et l'on ne doit pas présumer légèrement qu'il ait renoncé au bénéfice du droit commun.

Par une dérogation inverse au droit commun, l'assuré qui, au moment du contrat, ignore la nature du chargement, peut être astreint à la déclarer plus tard (par exemple dans un avenant à faire viser par les assureurs), si la validité de l'assurance a été subordonnée à cette déclaration. Cette obligation pourrait se combiner, au besoin, avec la clause « En quoi que le tout consiste ou puisse consister ».

Par application de principes généraux que nous exposerons plus loin, l'infraction aux dispositions de l'article 355 vicie le contrat à l'origine, et l'assureur serait déchargé quand l'accident serait indépendant de la nature de la chose. Mais l'assurance n'est annulée qu'au profit des assureurs, et la fraude ou la négligence de l'assuré ne les empêchera pas de toucher la prime. Le projet de révision imprimé en 1867 allait jusqu'à permettre au juge de leur accorder une augmentation de prime.

1414. D'après un arrêt de Paris (29 novembre 1864) (2), l'assureur d'un prêt à la grosse sur navire (v. ci-dessus, n. 1358) ne répond pas de la perte provenant du vice propre du navire. Il faut généraliser cette solution. Cet assureur n'assume pas, en effet,

(1) L'art. 10 de la police « française » nous paraît donc non pas précisément, comme l'a dit M. de Courcy (*Comm*, p. 266), développer le principe de l'art. 355, mais poser parallèlement à l'art. 355 un principe distinct, issu des craintes qui inspirèrent cette disposition législative aux rédacteurs du code. Les assureurs redoutent les mêmes fraudes, énumèrent certaines catégories d'objets à propos desquelles ils declarent ne vouloir répondre de rien, « si ce n'est : 1° quand les dommages proviennent d'un incendie ; 2° quand le navire a été coulé ou brisé ; 3° quand, à la suite d'une voie d'eau, d'un échouement ou d'un abordage, le navire a eté obligé d'entrer dans un port de relâche et d'y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison » (texte de 1886). Mais cette énumération faite d'avance par la police réduit-elle le terrain de l'application de l'art. 355 autant que le croit M. Laurin (III, p. 370)? Nous en doutons fort. L'assureur garde, par exemple, un intérêt manifeste à savoir si, dans la troisième hypothèse, sa responsabilité ne sera pas aggravée par la nature de la chose assurée. — (2) Rec. de M. 1864. 2. 193.

une responsabilité *sui generis*, qui le distingue des autres assureurs et par conséquent il ne garantit, selon le droit commun, que la diminution du gage provenant d'une fortune maritime (1).

1415. En droit anglais, l'assureur ne répond pas de la perte qui provient uniquement du déchet ou de la corruption inhérents à la chose ou, selon l'expression consacrée, de son vice propre (*from its proper vice*), par exemple quand les fruits se pourrissent, que les grains s'échauffent, que les vins s'aigrissent, non sous l'action d'une cause extérieure, mais par l'effet d'une décomposition intérieure (2). Il avait fallu jeter à la mer des viandes expédiées à Hambourg, tombées en pourriture à la suite de retards occasionnés par un temps orageux (*by tempestuous weather*) : il fut jugé que, d'après la police statutaire, l'assureur n'était pas responsable (3). De même au cas de combustion spontanée. Mais il incombe à l'assureur de prouver que la perte se rattache effectivement au vice propre (4). Par les mêmes raisons, le coulage et le bris (*leakage and breakage*) ordinaires et inévitables auxquels le vin, les esprits, l'huile, les mélasses, la poterie, le verre et d'autres marchandises liquides ou fragiles sont nécessairement exposés dans le cours usuel du voyage le plus heurenx ne sont pas à la charge de l'assureur (5). En Angleterre, dit Arnould, aucune règle fixe ne détermine le *quantum* normal du coulage et du bris sur des articles donnés, dans un voyage donné (6). Toutefois, aux Etats-Unis, il est ordinairement stipulé dans les polices que les assureurs ne répondent pas de la perte, sur certaines catégo-

(1) *Sic* de Valroger, IV, n. 1609. — (2) Traduit litteralement d'Arnould, II, p. 710. — (3) Taylor *v.* Dunbar, L. R. 4 C. P. 206. — (4) Boyd *v.* Dubois, 3 Camp. 132. — (5) Stevens (on average, p. 219) a enseigné que, conformément à la pratique du Lloyd, les articles sujets au coulage et au bris, quoique non mentionnés au memorandum de la police statutaire, sont toujours censés être assurés *franc d'avaries* (ce qui veut dire que l'assureur ne répond pas des pertes partielles), s'il n'est prouvé que le navire, au cours du voyage, a touché le sol assez fortement pour que tout l'arrimage ait été bouleversé. Mais cette thèse a été répudiée par lord Denman dans l'affaire Crofts *v.* Marshall (7 C. and P. 597). — (6) Les jurisconsultes anglais s'occupent, à propos du vice propre, des mélanges occasionnés même par une fortune de mer (par exemple si des balles de coton appartenant à différents chargeurs ont été jetées les unes sur les autres par une tempête, les enveloppes crevées, les marques effacées, de façon qu'on ne puisse plus s'y reconnaître), et développent à ce propos cette proposition: *commixture no loss* (mélange n'est pas perte). Il a été jugé que le simple mélange ne prive pas, en définitive, les chargeurs de ce qui leur revient proportionnellement dans l'ensemble de la cargaison et que, par conséquent, les assureurs ne sont pas responsables (Spence *v.* Union Marine Ins. Co., L. R. 3 C. P. 247).

ries de marchandises, à moins qu'elle n'atteigne tant pour cent (1). On lit dans le *memorandum* de la police sur facultés du Lloyd (Etats-Unis) : « Tous les articles sont garantis francs d'avaries ou de dommage provenant d'humidité, détérioration du goût ou de taches, décoloration et moississure, à moins que ce dommage ne soit causé par le contact avec l'eau de mer, contact résultant de fortune de mer... La compagnie n'est pas responsable du coulage sur mélasses et autres liquides ni de la rupture des fûts, à moins de naufrage ou d'abordage avec un autre navire ».

Nous renvoyons, quant au vice propre du navire en droit anglais, le lecteur au n. 1404 *bis*.

L'assureur n'est pas tenu, dit le code civil du Bas-Canada (art. 2509), des pertes et dommages qui arrivent par le vice propre de la chose (2).

Le code espagnol affranchit expressément l'assureur du vice propre (3), en réservant la convention contraire.

(1) Les jurisconsultes américains répètent d'ailleurs, sur le vice propre, ce que leur avaient enseigné les jurisconsultes anglais. V. quant au sens du mot *fire*, au point de vue des pertes causées par la combustion spontanée, l'arrêt de la cour d'appel du Maryland, du 3 juin 1886 (Rev. internat. du dr. mar. II, p. 458). — (2) Il faut compléter l'art. 2509 par les articles 2505 et 2506, placés dans la section « des obligations de l'assuré ». Art. 2505. Dans tout contrat d'assurance maritime, il y a garantie implicite que le bâtiment sera propre à la mer à l'époque du depart. Il est propre à la mer s'il est dans un état convenable quant aux réparations, avitaillement, équipage et sous tous autres rapports pour entreprendre le voyage. Art. 2506. Dans le cas d'assurance au profit du proprietaire du bâtiment, il y a garantie implicite que le bâtiment sera pourvu de tous les papiers nécessaires et sera conduit conformément aux lois et traites du pays auquel il appartient et au droit des nations. — (3) *Mermas derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas* (art. 756 § 6). Les polices de Barcelone (art. 4), de Malaga (art. 5) exemptent également l'assureur « de los danos que resulten por corrupcion, fermentacion, derrame, rotura, moho y cualquier otro perjuicio que proceda de vicio propio de la cosa... ». La police de la Havane (art. 3) contient un petit traite sur la matière : « Nous ne répondons pas non plus des pertes et dommages accasionnes par le contact avec des marchandises dangereuses ou gâtées ni de l'altération, de la fermentation, de la corruption causées par la nature ou le vice propre des marchandises, soit de leurs récipients, soit de leur arrimage, etc. » Suit l'enumération d'un certain nombre de marchandises (*liquidos, cristaleria, espejos, porcelana, pescado curado, tocino, tasajo, cueros salados, queso, salitre, grasa, manteca, sal*) ; en ce qui les concerne, l'assureur ne répond pas du coulage (*mermas*), de la détérioration (*derrames*), du bris (*rottura*) ni de tous autres dommages s'ils ne procèdent de naufrage, d'échouement, de choc ou d'abordage et s'ils n'excèdent 15 0/0 de la valeur assurée. Les assureurs declarent enfin n'être pas responsables des incendies ou explosions causés par toute matière inflammable ou explosible.

« A moins de stipulation expresse, dit l'article 249 du code hollandais, l'assureur n'est tenu, dans aucun cas, des dommages ou de l'avarie causés directement par le vice propre ou par la nature des objets assurés ». L'article 643 § 1 ajoute : « Si les objets assurés sont des liquides tels que vin, eau de vie, huile, miel, poix, goudron, sirop et autres, ou des marchandises susceptibles de se liquéfier, telles que le sel et le sucre, l'assureur est déchargé des dommages causés par coulage ou liquéfaction, à moins que le dommage ne soit dû à l'agitation extraordinaire des flots, au naufrage ou à l'échouement ou que, par suite d'accidents de mer, les marchandises n'aient été déchargées dans un port de relâche forcée » (1). D'après un arrêt de la haute cour des Pays-Bas du 9 novembre 1860, les certificats de navigabilité délivrés au départ ne sont pas une preuve concluante de cette innavigabilité ; il appartient au juge d'en fixer la force probante. S'il est prouvé que le dommage est dû non seulement aux accidents de mer, mais aussi au vice propre du navire, l'assuré qui demande l'indemnité d'assurance pour cause de condamnation du navire doit prouver que le navire, eu égard à la nature des accidents de mer, aurait subi les mêmes avaries quand il aurait été en parfait état de navigabilité (C. de Hollande septentr., 7 mai 1868 ; c. d'Amsterdam, 16 mars 1883).

L'article 1674 du code portugais reproduit l'article 249 du code hollandais, mais sans réserver la convention contraire. L'article 1761 du même code est calqué sur l'article 643 du code hollandais (2).

Ne sont pas à la charge des assureurs, dit le code de Costa-Rica (art. 802), le coulage, les déchets (*desperdicios*) et pertes provenant des choses assurés, sauf convention contraire. De même au Mexique (3) et au Pérou (4).

(1) V. pour les articles 643 § 2, 644, 645, notre t. IV, n. 1047, p. 407, texte et notes. — D'après les articles 637 et 643 du code hollandais, les assureurs sont tenus de rembourser au destinataire la valeur des marchandises brisées par leur désarrimage, lorsque le désarrimage est la conséquence des fortunes de mer et que, s'il s'agit de barils d'huile, la perte résulte du bris des barils entrechoqués par la tempête et non du coulage (Anvers, 21 juillet 1874. *J. du dr. intern. privé*, t. II, p. 296). — (2) L'art. 644 § 1 du code hollandais se borne à énoncer que, si les objets assurés sont sujets à se déteriorer ou à diminuer promptement, l'assureur est affranchi du dommage imputable à la nature de la chose. L'art. 1762 § 1 du code portugais, reproduisant cette règle, se livre à l'énumération suivante : *los objectos segurados consistem em linho, canhamo* (chanvre), *graos* (grains), *farinhas, couros* (cuirs), *assucar* (sucre), *tabaco, queijos* (fromages), *café, arroz* (riz), *livros, papeis ou outros objectos similhantes, subjectos a deterioraçao ou diminuçao*... — (3) Toutefois l'article 655 du code mexicain ne réserve pas la convention contraire. — (4) Art. 885 § 4 c. péruv.

Les assureurs ne supportent pas, au Brésil, « la diminution ou le coulage des liquides », « le vice d'arrimage », « la diminution naturelle des choses qui, par leur nature, sont susceptibles de se dissoudre, de diminuer en poids ou en volume, à moins que la diminution n'ait été causée par naufrage ou échouement ou que ces marchandises n'aient été déchargées dans un port de relâche forcée. Il y a toujours lieu, pour ces sortes de marchandises, de faire déduction de la diminution ordinaire à laquelle elles sont sujettes, même lorsque l'assureur est tenu du dommage » (1), « le dommage survenu aux amarres, voiles, agrès ou apparaux du navire, provenant de l'usure ordinaire », « le vice propre, la mauvaise qualité ou le mauvais conditionnement d'emballage de l'objet assuré » (2). *Os seguradores nao respondem por avarias causadas pelo defeito proprio e inherente aos objectos segurados, assim como por escoamento ou derramamento dos liquidos*, dit la police de *Rio Grande do Sul* (art. 8).

Les codes de Buenos-Ayres (art. 1370 § 5 à 9) et de l'Uruguay (art. 1380 § 5 à 9) reproduisent les dispositions du code brésilien.

Le code chilien, dans ses « dispositions communes aux assurances terrestres et maritimes », énonce que « l'assureur n'est point tenu de la perte ou du dommage résultant du vice propre de la chose », mais qu' « il peut en prendre les risques à sa charge en vertu d'une stipulation expresse ». « On entend par vice propre, poursuit-il, le germe de destruction ou de détérioration que les choses portent en elles-mêmes par suite de leur nature particulière ou de leur destination, alors même qu'on les suppose de qualité parfaite en leur genre » (art. 552). Le législateur répéte, au titre de l'*assurance maritime*, que l'assureur n'est pas responsable des « pertes et déchets provenant du vice propre des objets assurés ni de la détérioration de la voilure et autres agrès du navire par l'usage ordinaire » (art. 1260 § 4 et 5). De même au Honduras, au Salvador, à Guatemala.

D'après la police de Corfou et Syra publiée en 1874 par V. von John, l'assureur (art. 2) ne prend pas à sa charge les dommages causés par le vice propre des choses assurées (3), tel que la corruption, le coulage des liquides, le déchet, le bris, etc. (4).

(1) Art. 711 c. brésil. § 5 et 7. *Junge* § 8 et 11 (v. ci-dessus, n. 1047). — (2) Art. 711 § 9 et 10. Si l'assureur savait, au moment de l'assurance, l'etat réel du navire, il ne pourrait plus exciper du vice propre. En tout cas, une compagnie qui aurait exigé une prime plus forte est réputée avoir connu le mauvais état du navire. Cf. Hoechster et Sacré, II, p. 824. — (3) Ἴδιον ἐλάττωμα τῶν ἠσφαλισμένων πραγμάτων. — (4) Mais quand les diminutions ou déchets proviennent des causes énoncées en l'article premier de la police, c'est-à-dire de diverses fortunes maritimes, les assureurs sont responsables.

Les rédacteurs des codes égyptien et turc ont ainsi corrigé l'article 352 du code français : « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs. ne sont point à la charge des assureurs » (1). Mais les articles 200 du code turc, 197 du code égyptien sont calqués sur notre article 355. D'après la police de Constantinople (art. 2) (2), la société (d'assurances) « n'indemnise pas des déchets et détérioration provenant du vice propre de la chose, de l'inflammation spontanée, de la casse ou de la rouille, du coulage ordinaire, du mauvais conditionnement ou de l'emballage insuffisant et des ravages faits par les rats, les souris et autre vermine ou l'influence de la température. Les dommages que l'humidité, le moisi ou la pourriture occasionne à la marchandise ne sont pas à la charge de la société, à moins qu'ils ne proviennent de l'action immédiate de l'eau de mer à la suite d'un accident pour lequel la société est responsable conformément à la police ».

La loi belge du 11 juin 1874 a dit (art. 18) : « L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant *immédiatement* du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire ». Ce principe posé, la loi du 21 août 1879 a pu se borner à dire (art. 183) : « Les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs ne sont point à la charge des assureurs ». L'article 185 de cette loi reproduit encore notre article 355. D'après l'ancienne jurisprudence belge (Bruxelles, 21 mai 1866) (3), lorsque l'assurance est conclue en Belgique, l'assuré sur corps, pour jouir de la présomption de navigabilité et mettre à la charge des assureurs la preuve du vice propre, doit faire visiter son navire conformément à l'art. 225 du code de commerce (4). même si le lieu du départ est un port étranger. La police d'Anvers énonce expressément (art. 2) que les assureurs sont « irresponsables de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ».

D'après le code allemand (art. 825), « ne sont pas à la charge de l'assureur... : dans l'assurance du navire le dommage résultant de l'usure ordinaire du navire et de ses agrès, le dommage causé au navire ou à ses agrès par l'âge, la pourriture ou les vers ; dans l'assurance des marchandises ou du fret, le dommage causé par le vice propre des marchandises, notamment par la détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc., ou par l'emballage défectueux ou par les rats ou les souris : cependant, si le voyage est retardé extraordinairement par un événement dont l'assureur est responsable, l'assureur doit réparer les dommages qui viennent

(1) Art. 197 du code turc, 194 du code égyptien. — (2) V. von John, p. 64. — (3) Rec. d'A. 66. 1. 194. — (4) Cf. art. 16 l. 21 août 1879.

d'être mentionnés dans la mesure dans laquelle le retard les a causés » (1). En principe, la responsabilité de l'assureur sur corps n'est dégagée, d'après la doctrine allemande, que s'il établit un lien de cause à effet entre le dommage et l'innavigabilité du navire, par exemple s'il prouve que ce navire mieux approvisionné, mieux équipé, eût pu résister à la fortune de mer (Lewis, *Das deutsche Seerecht*, II, p. 284).

D'après la police sur facultés, de Copenhague (2) « les assureurs ne sont pas responsables du dommage qui est une conséquence de la nature de la marchandise ; par exemple, lorsque des fruits

(1) On lit dans les *conditions générales* de Brême, revisées en 1875 : « Art. 19. Les marchandises sujettes au coulage ne sont assurées contre le coulage ou le bris que dans certains cas, si les marchandises ont été dechargées dans un port de relâche, si l'assureur répond de l'arrêt et que le navire ait été arrêté pendant plus de deux mois ; s'il y a eu échouement ou un accident assimilé à l'échoueinent ; si le navire a été heurté par suite d'un choc ou ébranlé par un autre accident. Et dans tous les cas on fait deduction du coulage ordinaire. Art. 26. Une assurance ne peut être faite sans désignation spéciale pour de l'or, argent, platine, monnayé ou non, valeurs, actions, diamants, perles, joyaux, objets d'art ; mais, dans tous les cas, la prime n'en reste pas moins acquise à l'assureur. Art. 35. L'assureur ne répond pas du dommage provenant d'une détérioration intérieure des marchandises, de l'état des futailles, caisses et enveloppes ; il n'est pas responsable, par exemple, quand des fruits sont gâtés, des grains echauffés, des vins aigris ; à plus forte raison ne répond-il pas des dommages causés par les rats et les souris. Art. 36 § 1. L'assurance du navire ou de son fret implique, sous la responsabilité de l'armateur, que le navire est en bon état de navigation, c'est-à-dire étanche, solide, bien calfaté et muni de tous les accessoires nécessaires pour faire le voyage indique et porter en sûreté les marchandises. Quand, en dehors de tout accident extraordinaire, un navire fait eau, qu'il est plus ou moins endommagé et a besoin de réparations, le dommage, sauf preuve contraire, est impute à l'etat du navire au commencement du voyage, et l'assureur n'en est pas responsable. Si le navire est condamné comme innavigable, l'assuré, pour exercer son recours contre l'assureur, est tenu de prouver que l'innavigabilité provient d'accidents du voyage... ». On lit encore dans les conditions générales de la police de Berlin, publiée par M. Chaufton (I, p. 426) : « ... Elle (la compagnie) n'indemnise pas non plus pour les pertes et détériorations que subissent les marchandises par suite de leurs propriétés naturelles, par inflammation spontanée, par rupture, par oxydation, par coulage ordinaire ou par suite de leur vice propre ou de leur mauvais emballage ou par la dent des rats, souris et autre vermine ou par l'influence atmosphérique. Il n'y a pas non plus d'indemnité pour les dommages causés par l'humidité, la moisissure ou la pourriture, excepté lorsqu'ils sont dus, par suite d'un accident dont la compagnie répond aux termes de la police, au contact direct des marchandises avec l'eau de mer ». — (2) V. le texte danois de cette police dans l'ouvrage de V. von John, p. 126.

ou d'autres denrées se trouvent gâtés à l'intérieur ». Citons un jugement du So-og Handelsret du 11 février 1884, d'après lequel, quand un cure-môle à vapeur saute et coule dans un voyage parce qu'il n'était pas en état de tenir la mer au début de ce voyage, l'assureur n'est pas responsable.

En Suède, l'assureur, si l'assurance porte sur le navire ou sur le fret, ne répond pas des avaries qui se rattachent au mauvais état initial de navigabilité ou à l'insuffisant équipement du navire. Mais si, après avoir pris connaissance de l'état du navire au départ, il l'a jugé prêt à courir les risques du voyage, il est irrecevable à opposer les vices de construction, d'armement ou d'équipement pour se dispenser de couvrir les pertes (1) : l'assureur, si l'assurance porte sur le navire, ne répond pas non plus des avaries provenant de la vétusté ; ni, si l'assurance porte sur les marchandises ou sur le fret, des pertes qui résultent de la nature des choses, par exemple du coulage des liquides sans qu'un choc extérieur ait brisé leurs récipients, de la corruption des fruits, de la fermentation des grains, des dégâts causés par la vermine. Cependant si le voyage se prolongeait d'une manière notable à la suite d'un sinistre prévu lui-même dans le contrat, ce genre de pertes retomberait à la charge de l'assureur (art. 224 code suéd.).

Le code finlandais s'exprime à peu près dans les mêmes termes (2). Il exige que les choses sujettes à détérioration soient désignées par leur nature et leur espèce (art. 177).

Nous avons déjà cité dans notre tome IV (n. 1047, p. 415) l'article 920 (3) du code russe et l'ukase du 5 juin 1846. Nous signalons à l'attention du lecteur l'article premier de la police sur facultés de Saint-Pétersbourg, du 12 juin 1870, qui soustrait, avec un grand luxe de détails, l'assureur à la responsabilité du vice propre (4).

D'après les principes généraux du contrat d'assurance en droit italien, « l'assureur ne répond pas des pertes et dommages résul-

(1) A moins de prouver que l'assuré, au moment de conclure le traité, avait connaissance de ces defauts et les a dissimules. — (2) Art. 208 § 1. L'assureur n'est pas tenu des dommages occasionnés au navire par les dégradations, l'usure ou la vétusté (*Junge* ci-dessus, n. 1047). Art. 209 § 1. L'assureur n'est pas tenu de dommages arrivés aux marchandises et au fret par le vice propre de la chose, comme lorsque des liquides se gâtent ou coulent sans que ce soit le fait d'un accident ou lorsque des fruits se pourrissent, que des grains s'échauffent ou que des marchandises sont attaquées des insectes. Toutefois ces dommages mêmes seront à la charge de l'assureur si un accident dont il doit supporter les conséquences a retardé le voyage assez longtemps pour occasionner l dommage. — (3) Trad. et numérot. d'A. de St-Joseph. — (4) Victor von John, p. 273.

tant seulement d'un vice inhérent à la chose assurée, et non dénoncé » (1). L'article 615 § 2 du code italien (2) répète : « L'assureur n'est pas responsable des pertes et des dommages qui résultent seulement du vice inhérent à l'objet assuré ». Nous signalons au lecteur les articles 5, 6 et 7 de la police de Gênes (3) et les différentes polices de Trieste (4). La cour de cassation de Florence a jugé le 15 mai 1884 que le naufrage d'un navire, de quelque cause qu'il émane, entraîne la présomption, au profit de l'assuré, d'une fortune de mer (5). Mais la cour d'appel de Gênes a décidé le 25 novembre 1885 : 1° que le vice propre du navire doit être présumé quand le sinistre se produit par un temps et une mer calmes, sans une circonstance explicative de l'évènement ; 2° que si l'assuré peut démontrer le bon état de navigabilité avant le départ à l'aide de certificats délivrés par le capitaine du port conformément aux art. 77 et 78 cod. mar. march., l'inscription au *registro italiano* ne saurait équivaloir à ce document officiel (6).

1416. V. *Fait des agents ou préposés de l'assuré.* L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art. 28) avait dit : « Ne seront aussi tenus les assureurs de porter les pertes et dommages arrivés aux vaisseaux et marchandises par la faute des maîtres et mariniers, si par la police ils ne se sont chargés de la *baratterie de patron* ». L'article 353 du code fut ainsi rédigé : « L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues

(1) Art. 434 du code italien, placé dans le livre I et sous la rubrique générale *de l'assurance contre les dommages.* — (2) Placé dans le titre *de l'assurance maritime.* — (3) L'article 7 de la police de Gênes est ainsi conçu : « *Le materie incendiarie, od atte alla combustione spontanea, dovramo essere con precisione denunciate nel Contratto di Sicurta, sotto pena di nullita del Contratto, e gli Assicuratori, quando sono denunciate, non rispondono del fuoco che in esse si sviluppasse naturalmente* ». — (4) L'article 3 de la police du Lloyd allemand, sur facultés, exonère l'assureur *di guasto per vizio inerente e proprio ;* l'art. 2 de la police du Lloyd allemand, sur corps, soustrait à sa responsabilité : *i danni e le perdite dipendenti da vizio proprio o difetto inerente al bastimento, come pure le conseguenze delle punture dei vermi sulle parti del medesimo non difese da fodera metallica. Junge* art. 3 de la première police du Lloyd autrichien (V. von John, p. 290). — (5) Rev. intern. du dr. marit. I, p. 59. D'après un arrêt de la cour d'appel de Gênes du 13 février 1885 (ib., p. 58), la voie d'eau ouverte dans le navire est un accident de mer, et l'assureur doit répondre de toute ses conséquences, alors que de la visite qui a suivi régulièrement l'avarie (art. 77 du code maritime et marchand), du certificat conforme du bureau international *Veritas* et en outre de la police même d'admission à l'assurance il résulte que le navire etait en bon état de navigabilité. — (6) Rev. internat. du dr. marit. II, p. 216.

sous le nom de *barateric de patron*, s'il n'y a convention contraire ».

On ne s'entend pas encore aujourd'hui sur le sens du mot *barateric*. M. de Courcy (1) reproche à la jurisprudence moderne de l'avoir trop généralisé : « L'art. 353 ne veut pas dire suivant moi que toutes les prévarications et fautes *sont* des barateries ; il entend, au contraire, se référant à l'usage, n'excepter que *celles* qui sont *connues* sous ce nom... Jamais la langue usuelle n'accusera de barateric un capitaine qui, se trompant dans ses calculs astronomiques ou sur ses sondages, ou prenant un phare pour un autre, se trouvera égaré de sa route et viendra s'échouer loin du lieu où il croyait être. Elle ne l'accusera pas davantage de barateric pour une manœuvre que des juges compétents déclareront maladroite. Jamais des assureurs exempts de la barateric ne seraient admis à opposer de telles fautes : autrement l'assurance serait illusoire, la plupart des sinistres pouvant toujours être attribués à une faute de manœuvre. Toutes les fautes, même du marin, ne sont donc pas des barateries, et la barateric n'est que le *manquement à un devoir précis*, tel que celui d'allumer ses feux la nuit, de prendre un pilote, d'être personnellement à son bord à l'entrée et à la sortie des ports. L'ancienne doctrine, se conformant à l'ancien usage des mots, faisait cette distinction, la jurisprudence moderne la méconnaît ».

Le capitaine, à notre avis, n'est pas tenu de cette faute très-légère que ne commettraient pas les administrateurs les plus vigilants (2) et, par conséquent, toute faute n'est pas, à nos yeux, un acte de barateric. Mais M. de Courcy restreint à l'excès, selon nous, le sens de ce dernier mot, lorsqu'il n'aperçoit pas la barateric hors le manquement à un devoir précis. Les très-anciens auteurs, de Luca, Straccha, Targa, (3) entendaient communément, il est vrai, par barateric « le crime dont un capitaine se rend coupable en prévariquant dans son état » Mais les jurisconsultes français tenaient, dans la seconde moitié du dix-huitième siècle, un autre langage. « Termes énergiques, écrivait Valin (4), qui comprennent *absolument* tout le dommage qui peut résulter du *fait* du maître et des gens de son équipage, soit par impéritie, *imprudence*, malice, changement de route, larcin ou *autrement* ». Pothier dit encore (n. 65) : « Ces termes *barateric du patron* comprennent toutes les espèces tant de dol que de simple imprudence, défaut de soin et impéritie, tant du patron que des gens de l'équipage ; *voyez* l'arrêt du 26 mars 1762, rapporté au

(1) Comment. des pol., p. 53. — (2) V. notre t. II, n. 378. — (3) V. ib., n. 376. — (4) II, p. 80.

troisième tome du *Journal des audiences* ». Emérigon tint le même langage (1). Il est très peu vraisemblable que, vingt-cinq ans plus tard, les rédacteurs du code aient entendu les mêmes mots dans un autre sens. D'ailleurs la portée philosophique de la distinction proposée par M. de Courcy nous échappe. Pourquoi y aurait-il baraterie à ne pas allumer des feux pendant la nuit et n'y aurait-il pas baraterie à prendre un phare pour un autre? La seconde faute peut être, le cas échéant, aussi lourde que la première (2).

Sous le nom de baraterie, l'article 353 comprend expressément non seulement les fautes du patron, mais encore celles de l'équipage. Ainsi l'insubordination et la désertion de l'équipage, au moment d'une révolte des passagers, sont une baraterie de patron (3). Les assureurs qui auraient pris ce risque à leur charge répondraient de la destruction du navire par l'équipage révolté, quand même ils se seraient affranchis par la police de la baraterie frauduleuse dans l'hypothèse où le capitaine serait du choix de l'armateur (4).

L'article 353 comprend-il encore, sous le nom de baraterie, les fautes du pilote ? Non, d'après Bédarride (5) : le pilote ne fait pas partie de l'équipage ; il est l'auxiliaire d'un moment, imposé par

(1) Cf. notre t. II, n. 376. — (2) Toutefois il a été jugé par la cour de cassation, chambre des requêtes, le 21 décembre 1869 (D. 70, 1, 305), que l'imprudence ou l'impéritie dans une manœuvre ayant causé l'echouement peut être considérée par le juge du fait comme ne constituant pas une baraterie de patron, non couverte par l'assurance, sans qu'une telle décision tombe sous le contrôle de la cour suprême. Dans l'espèce, le ministre de la marine avait suspendu un capitaine de son commandement pour avoir, par son imprudence, causé l'échouement du navire, et le juge du fait avait déclaré qu'une telle décision constituait une simple mesure de discipline dépourvue de l'autorité de la chose jugée dans l'instance en baraterie de patron dirigée contre le même capitaine. De même le tribunal de commerce de Honfleur a, le 21 décembre 1881 (Rec. du H. 1882, 2, 19), attribue non à la faute du capitaine, mais à la force majeure et à la fortune de mer l'échouement du navire et son naufrage à la côte, dus à une erreur d'« estime » ou d'appréciation des distances, justifiée par les circonstances atmosphériques, telles qu'une tempête de neige. Il en est surtout ainsi, d'après ce jugement et, par conséquent, les assureurs ne doivent pas être exoneres lorsqu'il s'agit d'une barque de pêche montée par un patron, n'ayant à son service aucun des instruments capables d'indiquer la vitesse et la situation de son bateau et naviguant « à l'estime ». Mais voir Lyon-Caen et Renault, Précis, n. 2140. — (3) Bordeaux, 18 novembre 1867. Rec. de M. 1868, 2, 89. La cour les met, en conséquence, à la charge des assureurs qui ont assumé ce risque. — (4) En effet, cette clause ne peut pas être applicable au cas où des actes de violence ont été exercés par l'équipage (Paris, 11 avril 1865. Rec. de M. 1865, 2, 130). — (5) IV, n. 1273.

l'administration, et ses actes, dont le capitaine ne peut pas répondre, sont un véritable cas fortuit à la charge des assureurs. Oui, d'après M. Laurin (1). D'abord, quand le ministère du pilote est facultatif, le capitaine répond manifestement de l'homme qu'il s'est substitué. Ne le fût-il pas, il ne faut pas oublier que l'article 353 n'est pas un corollaire de l'article 1384 c. civ. : c'est parce que, comme l'explique Valin (II, p. 79), les prévarications et les fautes soit du capitaine, soit des matelots ne constituent pas des fortunes de mer que les assureurs n'en répondent pas, ce qui s'applique également aux fautes du pilote. Celui-ci doit donc être regardé, par rapport à l'assurance, comme faisant momentanément partie de l'équipage (2). Tel est aussi notre avis.

Il en serait autrement du fait des passagers, auxquels ne peut s'appliquer la lettre de l'article 353, quelque sens extensif qu'on lui donne. D'ailleurs les faits des passagers tenant sinon à la navigation elle-même, du moins au mode de navigation ou de transport, sont de véritables fortunes de mer, naturellement supportées par les assureurs (3). Ainsi l'a jugé la cour de Bordeaux (4).

1417. Cette proposition de Valin (sur l'art. 28 du tit. VI du livre III), à savoir que, « par la nature du contrat d'assurance, l'assureur n'est chargé de droit de répondre que des pertes qui arrivent par fortune de mer », dicte la solution d'une question plus délicate : les fautes du capitaine et des mariniers, auxquelles sont nécessairement soumis les chargeurs, sont-elles, par rapport aux chargeurs, des actes de baraterie ou peuvent-elles n'être regardées que comme des risques forcés du voyage, des accidents de la navigation ? Roccus (5), en proposant de distinguer selon que l'assuré était armateur du navire ou simple chargeur et de n'exonérer l'assureur que dans la première hypothèse, se décidait probablement par un tout autre motif ; c'est que le capitaine et les gens de l'équipage ne sont pas les préposés des chargeurs. Mais l'article 353 du code, comme l'article 28 du titre VI du livre III de l'Ordonnance, repose sur une base plus large. Il ne faut pas plus aujourd'hui qu'en 1681 distinguer entre les divers genres d'assurances : la baraterie du patron est exclue, par le droit commun, des risques des assureurs dans leurs rapports avec les chargeurs comme avec les propriétaires de navires (6).

(1) IV. p. 84. — (2) *Sic* Lyon-Caen ét Renault, n. 2140. *Contra*, pour le pilote côtier, de Valroger, n. 1614. — (3) Laurin, IV, p. 85. — (4) 15 novembre 1831. D. 31, 2, 7. — (5) Cité par Emérigon I, p. 368. — (6) Le tribunal de commerce du Havre ne nous paraît pas avoir contredit ces principes par son jugement du 12 décembre 1883 (Rec. du H. 1884. 1. 18). Il y avait eu, dans l'espèce, assurance pour compte

1418. Les tribunaux de commerce déduisent la baraterie des faits qu'ils ont eux-mêmes constatés, par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale, sans être liés par les sentences disciplinaires qui ont pu frapper administrativement le capitaine (1). Il est non moins évident que les assureurs ne peuvent pas exciper pour établir la baraterie, d'une poursuite criminelle (cf. notre t. II, n. 502) terminée par une ordonnance de non-lieu (2). En cette matière comme en toute autre, l'action civile est indépendante de l'action publique si elle n'a pas réellement et exclusivement pour base un crime, un délit ou une contravention ; comme en toute autre, le criminel ne tiendrait le civil en état que si les actions publique et civile procédaient du même fait et si la première avait été intentée, avant ou pendant le procès civil, par le magistrat compétent (3). Enfin l'acquittement prononcé contre le capitaine n'empêcherait pas les tribunaux consulaires de proclamer sa culpabilité civile et d'envisager sa faute comme une baraterie.

Nos tribunaux jugent continuellement que la décision rendue par un tribunal criminel étranger sur une poursuite en baraterie ne lie pas le juge français (4). C'est de toute évidence, puisque l'exécution des jugements, même civils, rendus par les tribunaux étrangers ne peut être ordonnée en France qu'après révision en fait et en droit (5).

1419. Les conséquences de la baraterie, quelles qu'elles soient, ne peuvent jamais, d'ailleurs, c'est de toute évidence, retomber sur les assureurs. Ainsi l'annulation d'une assurance sur facultés, par suite d'une baraterie frauduleuse concertée entre le capitaine et le chargeur, ne pourrait pas leur nuire, de qui il appartiendra et le véritable assuré, bénéficiaire de la police, se trouvait être celui qui avait fait des avances sur les marchandises chargées. En pareil cas, a dit le tribunal, alors même que l'assuré pour compte serait l'armateur et que le capitaine aurait commis un acte de baraterie dolosive, les assureurs ne peuvent opposer au preneur de traites qui a fait des avances sur les marchandises chargées par l'armateur et qui est bénéficiaire ou porteur de la police, l'exception tirée de la clause qui exempte les assureurs de toute responsabilité dolosive envers les armateurs. C'est qu'on était hors du droit commun; l'assureur, au lieu d'être exempt de la baraterie,en était responsable d'une façon générale,et la clause dérogatoire à cette règle contractuelle pouvait être interprétée dans un sens restrictif.

(1) *Sic* Nantes, 13 octobre 1877 et Marseille, 7 nov. 1878, Rec. de M. 78.2.148 ; 79.1.25. — (2) Nantes, même jugement. — (3) Mais voir Havre, 10 juin 1872. Rec. du H. 1872.2.213. — (4) Mars. 1er juin 1864, 21 avril 1879 (Rec. de M. 1864.1.153 ; 1879. 1. 162) ; Rouen, 19 mars 1878 et Req. 27 mai 1879, S. 1880.1.457, etc. — (5) Comp. notre t. V, n. 1122.

et ils ne seraient pas tenus de restituer les primes qui leur auraient été payées (1).

1420. Le droit commun du code n'est plus, au moment où nous écrivons, qu'une exception. Presque toutes les polices dérogent à l'article 353. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur les polices de Bordeaux, du Havre, de Nantes, de Marseille et sur les polices « françaises ».

Les polices « françaises » sur corps et sur facultés commencent par énoncer, dans leur article 1, que la baraterie est à la charge des assureurs. L'article 3 de la police sur corps poursuit en ces termes : « Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article 1, *quant à la garantie de la baraterie* : 1° des faits de dol et de fraude du capitaine ; de tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; le tout à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que le second... ; 5° de toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ; 6° de tout recours de tiers chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes parties, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage ». L'article 3 de la police sur facultés dit bien plus brièvement que les assureurs sont exempts « de captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ». « On remarquera, dit à ce propos M. de Courcy, qu'il est fait beaucoup moins d'exceptions à la garantie des assureurs que dans l'assurance sur corps. La raison en est sensible. Les chargeurs sont présumés étrangers à la propriété du navire, ils ne sont pas représentés à bord par un mandataire, ils ne sont pas exposés à des responsabilités envers les tiers. Aussi, à leur égard, toute baraterie, même frauduleuse, est garantie ».

D'après un arrêt de la cour de Rouen du 6 juillet 1885 (2), au cas où une police d'assurance mettant à la charge des assureurs la baraterie de patron, sauf à l'égard des armateurs, des propriétaires ou de leurs ayants-droit lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude *et que le capitaine sera de leur choix,* a été souscrite au profit ou dans l'intérêt de l'armateur d'un navire, sur marchandises par lui chargées dans ce navire, les assureurs ne

(1) Havre, 19 août 1879, Rec. du H. 1880.1.10. « Il en est ainsi, ajoute le jugement, même dans les rapports des assureurs avec les commissionnaires de bonne foi ». — (2) Rec. du H. 1886.2.108.

peuvent, après le sinistre et la perte des marchandises, lui opposer la baraterie du capitaine si l'armateur s'était dessaisi de l'administration du navire en faveur des créanciers auxquels il l'avait hypothéqué et si le capitaine était du choix de ces derniers. En effet, la responsabilité des assureurs étant admise en principe, les clauses qui y dérogeaient devaient être entendues *stricto sensu*.

Ainsi que je l'ai fait observer dans mon tome II, n. 276, il n'y a pas de lien nécessaire entre ces deux questions : puis-je m'exonérer d'une responsabilité par un pacte conclu avec celui qui pourrait la revendiquer ? puis-je me garantir par une assurance contre les suites de cette même responsabilité? On a souvent essayé de confondre ces deux questions ; mais cette confusion a été facilement dissipée en 1885, devant le congrès d'Anvers, et il a été fait justice du sophisme juridique que j'avais signalé (1).

1421. L'assureur, en garantissant la baraterie de patron, n'a pas garanti par là le fait de l'assuré (cf. ci-dessus n. 1404). La jurisprudence a maintes fois appliqué cette règle. Ainsi :

1° Le capitaine ne peut pas faire assurer sa propre baraterie, qu'elle consiste en une faute simple ou en une faute dolosive (2) ;

2° Par conséquent, l'assuré ne peut pas se prévaloir de la clause dérogatoire au droit commun en invoquant la baraterie de patron, lorsqu'il est à la fois capitaine et propriétaire du navire, qu'il s'agisse de dol ou même de fautes simples (3) ;

3° L'armateur assuré contre la baraterie de patron ne peut pas réclamer le bénéfice de cette assurance pour une baraterie commise avec sa participation (4) et, par conséquent, l'assureur sur corps n'est pas responsable, en principe, quand le capitaine se borne à exécuter l'ordre de l'assuré, son préposant. Par exemple, il ne faut pas classer au nombre des barateries garanties par cet assureur le fait du capitaine qui change de route (5) ou conduit son navire sur un autre point (6) par ordre de l'armateur. Le

(1) V. à ce sujet, dans la *France judiciaire* de 1886, p. 89, un intéressant article de M. Ch. Constant (v. notamment, p. 98 et 99). — (2) Havre, 7 février 1882 (Rec. du H. 1882. 1. 58). « Cela, dit le jugement, serait contraire aux principes de morale et d'ordre public ainsi qu'à la sécurité de la navigation ». — (3) Même jugement. *Sic* Havre, 28 juillet 1875 (Rec. du H. 1876. 1. 84). Il en serait autrement, bien entendu, quelque palpable que fût la baraterie du capitaine, si la perte ou le dommage ne se rattachent pas à la faute commise. Havre, 18 déc. 1883. Rec. du H. 1884. 1. 35. — (4) Rouen, 6 décembre 1860. Rec. de M. 1861. 2. 130. — (5) Rouen, 1er mai 1872. D. 73. 5. 33. Il en serait autrement, c'est clair, si l'assuré, connaissant le changement de route, n'avait pas pu s'y opposer (même arrêt). — (6) Marseille, 11 mai 1877. Rec. de M. 1877. 1. 209. Ainsi que le fait très-bien remarquer le tribunal, le capitaine n'est, dans cette hypothèse, que le re-

même assureur n'est pas non plus responsable de la perte d'un vapeur affecté à la navigation fluviale, perte due soit à l'adaptation d'un gouvernail en bois, soit à l'installation défectueuse de ce gouvernail, s'il est constaté que l'établissement de cet agrès, dit *de fortune*, a eu lieu par l'ordre de l'assuré sans que l'assureur en fût averti (1);

4° Mais, le principe de la responsabilité posé, les assureurs sur facultés ne cesseraient pas d'être responsables parce que le propriétaire du navire aurait coopéré à la fraude ou à la faute (2); en effet l'assuré, c'est, à leur égard, le chargeur.

1422. Quand les assureurs ont garanti la baraterie de patron sans que la police détermine exactement la limite de leur responsabilité, quelle est au juste la portée de leur engagement? Les jurisconsultes ne sont pas d'accord.

M. de Courcy a dit (3) : « Quand les assureurs *du navire* ont consenti à garantir la baraterie du capitaine, que la loi ne mettait pas de plein droit à leur charge, ils ont entendu seulement garantir les fautes commises dans la conduite du navire et aboutissant à des dommages pour le navire, les fautes du marin et du commandant. L'idée ne leur est pas venue et ne pouvait pas leur venir qu'ils garantiraient aussi, au regard de tiers inconnus d'eux, les fautes de l'entrepreneur de transport, les infractions de contrat et les négligences aboutissant à des responsabilités commerciales... Or il est arrivé ceci. Des marchandises ont été avariées ou perdues par suite d'un mauvais arrimage ou d'un défaut de vigilance du capitaine ou parce quelles avaient été chargées sur le pont sans autorisation. Les chargeurs ont obtenu condamnation contre le capitaine, en réparation du préjudice. Les armateurs, présentant de l'armateur ; il n'exerce point alors son pouvoir et ses attributions propres de capitaine et le fait reproché ne peut pas être qualifié fait de patron.

(1) Req. 27 nov. 1883. D. 85. 1. 38. — (2) Marseille, 25 février 1880. (Rec. de M. 1880. 1. 125). D'après ce jugement, alors même qu'un capitaine aurait embarqué un chargement trop lourd en vertu d'ordres donnés ou d'engagements pris par l'armateur, si, par suite du poids excessif ou de la mauvaise combinaison du chargement, le navire fait des avaries et relâche, il y a baraterie de patron à la charge de l'assureur sur facultés. Toutefois il a été jugé que le changement de route opéré *de bonne foi* par le capitaine sur l'ordre de son armateur n'est pas un cas de baraterie à la charge des assureurs *même sur facultés* (Marseille, 12 mars 1879 ; Aix, 26 juin 1879. Rec. de M. 1879. 1. 139 ; 1880. 1. 56). Mais il en serait autrement dans le cas où le changement de route aurait fait partie d'un ensemble d'actes combinés, de complicité, entre l'armateur et le capitaine, pour arriver au détournement de la cargaison (Mars. 19 juin 1882. Rec. de M. 1882. 1. 105). — (3) Comm., p. 55.

étant civilement responsables des faits du capitaine, leur mandataire, se sont retournés contre les assureurs *du navire* et leur ont dit : « Toute faute du capitaine est une baraterie ; vous nous avez garanti la baraterie non frauduleuse. Un mauvais arrimage, non plus qu'un chargement sur le pont, non plus qu'un défaut de vigilance, n'est pas une fraude. C'est donc à vous de nous rembourser le dommage que nous éprouvons ». Les tribunaux ont accueilli cette argumentation et les assureurs *du navire* ont payé les dommages-intérêts dus aux chargeurs par suite de la perte ou de l'avarie *des marchandises*... C'est une interprétation abusive et forcée du mot baraterie, lequel ne comprend pas les fautes commises par le capitaine en qualité de transporteur et de mandataire commercial des assureurs ».

La question est complexe et doit être examinée sous deux faces. Il importe d'abord d'étudier comment et contre qui l'assuré peut procéder.

Au seizième siècle, le chargeur assuré devait d'abord « faire ses diligences » contre le capitaine (1) et, par conséquent, l'assureur de la baraterie ne pouvait être actionné que subsidiairement (2). Mais il avait été jugé dès le 26 mars 1662 (3) et Valin enseigna (4), sous l'empire de l'Ordonnance, que les assureurs pouvaient être actionnés directement, « sauf à eux, comme subrogés de plein droit aux assurés, à se pourvoir en garantie contre le maître, dans tous les cas où les propriétaires ou les chargeurs auraient action contre lui, pour la réparation du dommage ». Il en est de même aujourd'hui. Le chargeur, dont les marchandises sont endommagées par la faute du capitaine, a très-certainement pour débiteurs directs : 1° le capitaine ; 2° l'armateur civilement responsable. Donc, ainsi que l'a très-bien expliqué M. de Valroger (5), il peut exercer les droits de l'armateur en vertu de l'art. 1166 c. civ. et, d'un autre côté, l'assureur sur facultés qui aurait garanti lui-même la baraterie peut aussi, après avoir payé ce chargeur, agir, comme subrogé, contre l'armateur ou l'assureur sur corps. Toutefois l'armateur pouvant se libérer envers les chargeurs par l'abandon du navire et du fret, l'assureur sur corps garant de la baraterie ne peut être tenu envers ce subrogé que dans les mêmes limites. Par conséquent, le surplus de la perte resterait définitivement, dans ce cas, à la charge de l'assureur sur facultés (6). C'est ainsi que,

(1) Guidon de la mer, ch. V, art. 6. — (2) Cf. Pardessus, Collect. II, p. 406. — (3) Journ. des audiences, t. III, l. VII, ch. 21. — (4) II, p. 80. — (5) IV, n. 1623. — (6) M. de Valroger fait observer que l'assureur sur facultés est, en outre, toujours obligé d'avancer aux chargeurs le paiement de l'indemnité.

les marchandises ayant été perdues ou endommagées par la barat terie de patron, chacune des assurances peut recevoir son effet légal (1).

Cela posé, la question doit être successivement examinée, au fond, dans les rapports de l'assureur, envisagé comme débiteur direct : A. avec l'armateur ; B. avec les chargeurs.

A. Nous le proclamons avec M. de Courcy, l'assureur garant de la baraterie n'a pas entendu prendre la responsabilité de toutes les fautes commises par le capitaine en quelque qualité que celui-ci les ait commises. Mais nous ne saurions scinder ainsi le capitaine et séparer, comme le propose l'éminent publiciste, l'homme technique du mandataire commercial. Ainsi que l'a fait remarquer M. Laurin (2), le législateur, loin de discerner lès deux ordres de fonctions ou d'attributions, les a. au contraire, sans cesse confondus, amalgamant au besoin dans la même disposition (cf. art. 224) les règles qu'il y applique : en effet, aux deux points de vue, le capitaine est, si l'on s'attache au texte et à l'esprit du titre IV du livre II, le mandataire naturel de l'armateur. Quel sera donc le *criterium* ? La logique commande, comme l'a compris le professeur de la Faculté d'Aix, de placer hors de la garantie des assureurs les seuls actes que le capitaine ne ferait plus en sa qualité de capitaine ; s'il agissait, par exemple, en vertu d'instructions spéciales ou d'un mandat particulier qui pourrait être confié à un tiers. Tels sont les actes que le capitaine aurait accomplis comme subrécargue (3).

(1) V. une application partielle de ce mécanisme dans un intéressant arrêt de la cour de Rouen du 26 juillet 1883 (Rec. du H. 1883. 2. 216). — (2) IV, p. 90. — (3) Havre, 12 novembre 1860. Rec. de M. 1861. 2. 73. Dans cette espèce, le capitaine avait été chargé par son armateur d'acheter des mules à Montevideo. Ayant mal calculé l'emploi des fonds mis à sa disposition, il avait été obligé, après être resté longtemps en rade à Montevideo, de rompre le voyage et de vendre les mules à vil prix. — Il s'en faut que la question soit toujours aussi simple. La cour de Rennes a mis, le 25 février 1879 (D. 80. 2. 132), à la charge de l'assureur garant de la baraterie le dommage résultant de la saisie et de la vente d'un navire ordonnées par un tribunal étranger en vue de procurer au capitaine les fonds nécessaires pour payer certaines réparations (alors que la question se compliquait d'une faute imputable au capitaine): le tribunal de Nantes, à tort selon nous, a prononcé en sens contraire le 23 décembre 1868 (Rec. de M. 1870. 2. 120) : « ... attendu que si, au contraire, il s'agit de *l'administration du navire*, considéré comme propriété privée, de le fréter, de le mettre en état de recevoir des frets, *de faire des réparations quand il y a lieu* (!), *de faire prononcer l'innavigabilité quant il le croit nécessaire*, le capitaine exerce les fonctions *jadis* (!) confiées à un personnage distinct, le subrécargue ; il n'est plus que le mandataire des propriétaires du

D'après une jurisprudence constante, l'assurance de la baraterie ne comprend pas la responsabilité de l'armateur, condamné comme civilement responsable des délits ou quasi-délits commis par le capitaine à bord envers des hommes de son équipage. La cour de Rouen l'ayant ainsi décidé le 17 février 1875, la cour de cassation, chambre civile, rejeta le pourvoi le 22 novembre 1876 (1) « attendu que l'arrêt attaqué s'était fondé sur ce que le fait de violence commis par le capitaine et qui avait donné lieu à la condamnation de l'armateur n'était pas compris dans le contrat d'assurance » (2).

B. Quand le capitaine agit non en sa qualité propre, mais comme mandataire des chargeurs, les fautes qu'il a pu commettre dans l'accomplissement d'un mandat étranger à ses fonctions ne sont pas couvertes par l'assurance de la baraterie. Mais il ne faut pas oublier, avant de décider en quelle qualité s'est comporté le capitaine, qu'il a, comme capitaine, des obligations étendues, même envers les chargeurs. Le capitaine est, en sa qualité, leur mandataire, au moins pour ce qui concerne le transport et quant aux mesures de conservation sans lesquelles il ne pourrait pas s'effectuer (3). Or le transport, par les conditions mêmes dans lesquelles il s'exécute, par les éventualités qu'il peut faire naître, implique pour le capitaine des pouvoirs, par suite un mandat plus larges

navire dont il a habituellement des instructions ; ses actes sont régis par le droit commun et opposables à son mandant ». — Un capitaine, au lieu de relâcher dans le port le plus voisin pour réparer ses avaries, se rend dans un port plus éloigné afin de gagner pour l'armateur un fret plus considérable et les avaries s'en aggravent. Le tribunal de commerce de la Seine décide le 14 juin 1852 (Rec. de M. t. XXXI. 2. 117) que l'assureur garant de la baraterie ne répondra pas de cette aggravation parce que le capitaine « n'avait eu en vue qu'un but commercial, dans l'intérêt de l'armateur ». « Mais le motif d'un acte, remarque judicieusement à ce propos M. J. V. Cauvet (I, n. 144), ne caractérise pas la qualité de celui qui l'a fait. Le capitaine exerçait ses fonctions de maître du navire ou le faisant encore naviguer au lieu de le faire réparer, quelle que fût la cause qui déterminât sa conduite ». C'est ainsi que la question a été envisagée par un arrêt de Bordeaux du 13 novembre 1851 (Rec. de M. t. XXX. 2. 109).

(1) Rec de M. 1877. 2. 101. — (2) *Sic* Havre, 21 mai 1878 (Rec. du H. 1878, 1, 229), etc. — (3) Mais supposons, dit M. Laurin, qu'en cours de voyage la marchandise se trouve exposée, par suite de son vice propre, à une deterioration imminente et qu'il y ait lieu, dès lors, dans l'intérêt du chargeur, de la vendre dans le premier port d'échelle où l'on se trouvera. Le capitaine est-il obligé de le faire? Non certes, la loi ne lui impose nulle part cette obligation... En faisant procéder à cette vente, il agirait comme un gérant d'affaires ordinaire (*Annales de dr. comm. francais, étranger et international,* livraison de juillet 1886, p. 12).

que ceux d'un autre transporteur; les art. 296, 391, 393, 397 s. co. en font foi, et le législateur n'aurait pas, dans les diverses situations qu'il a prévues, conféré de pareilles attributions au capitaine « s'il n'avait pas vu en lui le tuteur, le conciliateur et par suite le représentant du double intérêt du navire et du chargement ». Ainsi nous croyons, pour notre compte, que l'assureur garant de la baraterie couvre envers les chargeurs les conséquences des fautes commises dans l'arrimage ou dans le débarquement Le capitaine qui, dans l'hypothèse prévue par l'art. 234, vendrait des marchandises sans les formalités prescrites et sans nécessité, commettrait encore un acte de baraterie dont l'assureur sur facultés répondrait envers les chargeurs (1).

1422 *bis*. Le principe du recours admis, jusqu'où s'étend l'obligation de l'assureur? La cour de Rouen a jugé le 25 novembre 1879 (2) et, selon nous, bien jugé que l'assureur garant de la baraterie répond non-seulement des dommages matériels pouvant affecter la chose assurée, mais encore des dommages qui sont la suite immédiate et directe de la faute ; qu'ainsi les assureurs sur corps doivent rembourser à l'armateur non-seulement le coût des réparations faites et des apparaux perdus par le fait du capitaine, mais encore toutes les dépenses engagées pour le navire dans un port étranger où il a été conduit sans nécessité. Le tribunal de commerce de Nantes, tout en mettant à la charge des assureurs, à la suite d'une relâche faite sans nécessité et qualifiée baraterie, outre le coût des réparations, toutes les dépenses faites dans le port de relâche, telles que frais de pilotage et autres ainsi que les dépenses de nourriture et les loyers de l'équipage pendant la relâche, ne leur fait pas supporter la perte du fret résultant du chômage et de l'inaction du navire, sous prétexte qu'on doit voir dans cette inaction « une simple opération commerciale en dehors des risques prévus » (3). Cette distinction nous paraît bien subtile.

Elle avait été répudiée le 27 mars 1857 par la cour de Bruxelles. Elle semble être implicitement condamnée par notre cour de

(1) Req. 18 février 1863. D. 63. 1. 372. Jugé par la cour de Paris le 21 décembre 1843 (Rec. de M. t. XXIII, 2, 9) que l'absence de précautions pour mettre la marchandise à l'abri des rats est une faute du capitaine à la charge de l'assureur qui a garanti la baraterie de patron. *Junge* Mars., 4 décembre 1869 (Rec. de M. 70. 1. 24). Dans cette dernière affaire, le capitaine, en prenant un acquit à caution, avait privé la marchandise de la franchise dont elle aurait joui comme importée directement d'un pays étranger et il fut décidé que l'augmentation des droits causée par cette méprise était à la charge des assureurs garants de la baraterie, la faute étant « relative aux mesures à prendre à la suite d'une baraterie ». — (2) Rec. du H. 1880. 2. 286. — (3) 27 juillet 1878. Rec. du H. 1879. 2. 13.

cassation étendant, par arrêt du 23 décembre 1857 (1), les mots *pertes et dommages* aux « *dépenses* (sans distinction) qui, par suite d'un accident, seraient tombées à la charge du navire assuré ».

1423. L'assurance de la baraterie ne couvre pas les fautes en suite desquelles le contrat est devenu sans objet. Ainsi le destinataire de marchandises qui les a fait assurer sur l'envoi de faux connaissements ne peut en réclamer le montant aux assureurs garants de la baraterie, s'il est constant qu'elles n'ont jamais été embarquées. Dans ce cas, en effet, le contrat a manqué d'aliment et est frappé d'une nullité radicale. Peu importerait, à cet égard, que certaines marchandises sans marques, avariées, substituées d'ailleurs à celles qui avaient fait la matière du contrat, eussent été placées sur des allèges (2).

L'assurance de la baraterie, ajoute M. J. V. Cauvet (3), ne peut pas couvrir la faute « qui priverait l'assuré des justifications nécessaires du sinistre ». L'éminent praticien raisonne évidemment en prévision des hypothèses où le capitaine se serait mis, par son fait, dans l'impossibilité d'établir l'origine et la nature des avaries. « Bien que les assureurs, a-t-il dit dans un autre chapitre (4), aient accepté la garantie de la baraterie, il faut que l'assuré établisse envers eux que les conditions qui les rendent débiteur se sont réalisées, il faut que l'assuré puisse déterminer de quoi les assureurs sont tenus... ».

La cour suprême de Dunedin a jugé le 29 juillet 1886 (5) que la police est annulée quand un assureur couvre la baraterie du patron et stipule, en même temps, une garantie que le patron a violée par baraterie. Cette jurisprudence est si raisonnable que nous l'érigerions volontiers en règle universelle.

1424. Tous les faits des « préposés ou agents » de l'assuré ne sont pas au nombre des « prévaricatiens et fautes... connues sous le nom de *baraterie de patron* ». Le capitaine et les gens de l'équipage ne sont pas les seuls agents de l'assuré.

L'assureur peut-il garantir les faits de ces autres agents ou faut-il penser que la convention contraire, réservée par l'article 353, s'applique exclusivement aux préposés dont parle cet article?

Valin n'admettait pas que l'assureur pût assumer la garantie des faits imputables aux autres agents : il allait jusqu'à dire qu' « une telle clause serait absurde, illusoire et frauduleuse » : « la raison est, poursuivait-il (6), que le facteur représente essentiellement

(1) D. 58, 1, 61. — (2) Rouen, 19 mars 1878 et, sur pourvoi, Req. 27 mai 1879. S. 1880. 1, 457. *Sic* Paris, 23 juin 1855. S. 55, 2, 476. — (3) I, n. 144. — (4) I, n. 274. — (5) *Rev. intern. du dr. marit.* II, p. 191. — (6) II, p. 77.

l'assuré en telle sorte que c'est tout comme si l'assuré commettait la faute lui-même, ce qu'on ne peut pas dire absolument lorsque la faute vient du maître ou du capitaine, quoiqu'il soit du choix du propriétaire ou armateur du navire assuré ». Mais Emérigon trouvait l'assertion de Valin « trop générale ». « Je ne saurais, disait-il (1), désapprouver le pacte par lequel l'assuré stipule que les assureurs seront responsables de la faute de ses préposés ».

Nous adhérons à l'opinion d'Emérigon (2). Nous ne saurions admettre en thèse avec M. Ruben de Couder (3) que l'assureur puisse se soustraire à l'action de l'assuré en lui reprochant d'avoir fait un mauvais choix. L'assureur aurait à démontrer que, en fait, la faute de l'agent se confond avec celle de l'assuré lui-même.

1425. Les assureurs garants de la baraterie supportent-ils le recours des tiers : par exemple, au cas d'un abordage survenu par la faute du capitaine, doivent-ils réparation non seulement des dommages subis par le navire abordeur assuré (ce point est hors de doute), mais encore des dommages subis par le navire abordé (non assuré par eux) et par les marchandises de ce navire? La question est si délicate et si vivement débattue que nous conseillons d'abord aux contractants de la régler dans la police.

Ainsi notre police « française » sur corps s'exprime sur ce point avec une louable précision. L'article 3 § 6 exempte les assureurs « de tout recours de tiers chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage » et l'article 4 est ainsi conçu : « Les risques de *recours de tiers* contre le navire assuré pour fait d'abordage avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement dommages causés à tous objets matériels sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée. Les assurés supportent le dixième des dommages. Il leur est interdit de faire assurer ce dixième. En cas d'infraction à cette interdiction, ils supporteront une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit établi. Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures. Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger, au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage ». On lit, en outre, aux *conditions particulières* annexées : « Il est bien entendu, par application du par. 6 de l'art. 3,

(1) Ch. XII, sect. II. — (2) Cf. D. Weil, n. 145; de Valroger, III, n. 1585. — (3) V° Ass. mar., n. 446.

que les assureurs sont exempts de tous recours (autres que ceux prévus à l'article 4) exercés contre le capitaine, les armateurs ou le navire *pour dommages attribués à des faits de baraterie* ».

Mais les intéressés ne sont pas forcés de s'expliquer, et les assureurs peuvent avoir garanti la baraterie sans autre explication. Les jurisconsultes sont divisés.

Premier système (1). L'assureur répond aussi, sans doute, des avaries-frais, mais seulement si les dépenses ont été faites pour le navire assuré. Le texte du code et les précédents historiques ne permettent pas de croire que l'assureur ait à répondre, sans s'y être expressément astreint, de dommages causés à des choses non assurées. «... Pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, » dit l'art. 350. «... Risques et périls maritimes auxquels sont exposés les effets assurés, » avait dit Valin (2). «... Tout dommage qui arrive sur mer à la chose assurée », répétait Emérigon (3) ». «... Perte dans les choses assurées ou par rapport aux choses assurées, » écrivit Pothier (4). Or on ne peut pas soutenir, quand le propriétaire du navire assuré est soumis à un recours de la part d'un tiers, qu'il est survenu une perte dans la chose assurée ou par rapport à elle, ni que ce recours aurait pour conséquence une perte ou un dommage atteignant bien le navire lui-même, sous prétexte que l'abandon du navire pourrait être fait (art. 216) aux auteurs du recours, l'abandon étant facultatif et la solution à donner quant à la garantie de l'assureur ne pouvant pas varier selon qu'il en est fait ou non usage. Enfin, dans la théorie des assurances terrestres, on distingue l'assurance de la chose de l'assurance faite contre le recours des voisins, qui a lieu moyennant une prime spéciale : pourquoi donner à l'assurance maritime des choses une portée plus large (5) ?

Deuxième système (6). Il repose sur une double base. D'une part l'assureur garant de la baraterie (v. ci-dessus n. 1422 *bis*) supporte non seulement les pertes et dommages matériels, mais les pertes et dommages simplement pécuniaires, les avaries-frais, par exemple le montant de la rançon payée par l'armateur afin d'obtenir le relaxe d'un bâtiment capturé ou momentanément arrêté à la suite

(1) Dageville, III, p. 281 ; Boistel, n. 1379 ; de Courcy, Quest. II, p. 14 ; Em. Cauvet, I, n. 469 et s. ; Lyon-Caen, De la jurispr. en mat. de droit mar., p. 12. Cotillon, 1882. — (2) Sur l'art. 36, tit. VI, l. III. — (3) Ch. XII, sect. I, § 1. — (4) n. 49. — (5) *Sic* Marseille, 11 janvier 1831, Rec. de M. t. XII. 1. 16 ; Paris, 23 juin 1855. D. 55. 2. 220 ; trib. de Rouen, 22 juin 1858. Rec. du H. 58. 2. 68. — (6) Boulay-Paty, II, p. 100, 118 ; Alauzet, t. VI, n. 2142 ; Delvincourt, Instit. de dr. comm. II, p. 273 ; Lemonnier I, n. 182 ; J.-V. Cauvet I, n. 151 ; Weil, n. 177 ; Levillain sur un arrêt de Rouen du 17 janvier 1881. D. 82. 2. 73.

d'une infraction commise par le capitaine (1); d'autre part, selon la formule même de Pothier, l'assureur est responsable des pertes qui surviennent non seulement dans les choses assurées, mais encore par rapport aux choses assurées : c'est ainsi qu'il assume le dommage provenant de la contribution à une avarie commune et qu'il est, par conséquent, garant du recours ouvert au chargeur, dont les marchandises ont été sacrifiées, contre le propriétaire du bâtiment. D'ailleurs il ne faut pas prendre à la lettre les mots « aux choses assurées » que les rédacteurs du code ont ajoutés maladroitement, en 1807, au texte de l'Ordonnance et qui disparaissaient dans le projet de révision imprimé en 1867 : les dommages résultant d'un arrêt de prince et d'une prise, énumérés par l'art. 350 parmi ceux qui arrivent aux choses assurées, sont éprouvés par l'armateur à l'occasion de son navire plutôt que par le navire même. Cela posé, c'est à l'intention raisonnable et présumée des parties qu'il faut s'arrêter. Or il n'est pas vraisemblable que l'assuré, ayant tenu à se prémunir contre le préjudice éventuel dont il est menacé par la nécessité de confier la chose à un personnel dont il ne peut contrôler les actes, ait entendu distinguer les dommages éprouvés par la chose des dommages survenus à l'occasion de la chose, par exemple les avaries subies par le navire abordeur des avaries subies par le navire abordé. La jurisprudence, éclairée par la pratique, n'a pas interprété dans ce sens strict la clause relative aux faits de baraterie (2). Ce système est le nôtre.

C'est seulement, d'ailleurs, en vertu d'une semblable clause que les assureurs sont tenus du recours des tiers, si ce recours naît d'engagements formés par les délits ou les quasi-délits du capitaine : c'est de toute évidence (3).

1425 *bis*. Mais, cela posé, nous devons aller jusqu'au bout. Dans une assurance qui ne comprendrait pas la baraterie, non seulement les engagements *contractés* par les capitaines pour subvenir aux dépenses causées par les fortunes de mer réfléchiraient encore contre les assureurs, mais l'assuré peut être tenu du montant du dommage dû par son navire dans un abordage douteux (art. 407 § 3). Ce navire, en acquittant la moitié du dommage total, peut, on le sait (v. notre t. V. n. 1129), payer une somme bien supérieure au montant de ses propres avaries. C'est la conséquence d'une fortune maritime, au même titre que le remboursement d'impenses

(1) Req. 2 août 1827, D. v° Dr. marit., n. 1854. — (2) Rouen, 23 déc. 1853 ; 28 déc. 1855 ; Mars., 28 février 1859 ; Aix, 20 juin 1859 et 7 juin 1860; mars, 20 octobre 1859 et 23 novembre 1860 ; civ. cass. 23 décembre 1857. D. 58. 1. 61 ; civ. rej. 4 mars et req. 12 fevrier 1861. D. 61. 1. 163 ; Paris, 29 juillet 1873. D. 76. 2. 165 ; Rouen, 17 janv. 1881. D. 82. 2. 73. — (3) Cf. J.-V. Cauvet et Levillain, *loc. cit.*

extraordinaires occasionnées par un changement forcé de route, par une interdiction de commerce ou par un blocus. D'ailleurs l'assureur, en assumant les risques de l'abordage, doit être réputé avoir souscrit d'avance à ce forfait.

1426. En Angleterre, la baraterie du capitaine et de l'équipage (*of master and mariners*) est un des risques que l'assureur assume d'après la police statutaire (1). La baraterie était jadis la fraude ou la duplicité criminelle *(criminal knavery)* du capitaine dans ses rapports avec les propriétaires du navire, *with a view to benefiting himself at their expense* (2). Mais lord Ellenborough déclara, dans un jugement mémorable (3), que cette définition était trop étroite. La baraterie de patron est, dans le droit anglais moderne, « tout acte accompli sciemment par le capitaine au mépris des lois, toute malversation grave, toute négligence criminelle dictée par n'importe quel mobile qui cause, en fait, un préjudice, aux propriétaires ou aux affréteurs (*charterers*) (4) du navire (5) ». Chez nos voisins d'outre-Manche, la perte imputable à l'ignorance ou à l'incompétence du capitaine, à une erreur dans l'appréciation ou dans l'exécution des instructions qu'il a reçues, ne provient pas de la baraterie. Il faut prouver contre le capitaine qu'il n'a pas agi pour le mieux (*to the best of his judgment)* (6).

Un capitaine sort du port sans payer les droits de douane, exposant ainsi le navire et le chargement à la confiscation (7), ou au mépris d'un embargo mis régulièrement (8) ou en violation d'un blocus (même dans la vue de procurer un bénéfice aux armateurs quoiqu'à leur insu) (9), ou il se livre sciemment à un commerce illégal, qui peut être puni par la confiscation (10) : ce sont des cas de baraterie. Telle est aussi la contrebande faite à l'insu des armateurs (11) ; tel est le transport sans autorisation de travailleurs indigènes, le capitaine sachant ce transport défendu par la loi

(1) Toutefois l'assureur n'en serait pas responsable si le contrat, sur ce point, était muet. — (2) Mot à mot : « dans la vue de faire un bénéfice à leurs dépens ». — (3) Earle *v.* Rowcroft, 8 East, 126. — (4) *In case where the latter are considered owners pro tempore* (Arnould). — (5) C'est la définition d'Arnould, traduite littéralemont. — (6) Lord Ellenborough dans l'affaire Todd *v.* Ritchie, 1 Stark. 240. — (7) Knight *v.* Cambridge, 2 Str. 1174. — (8) Robertson *v.* Ewer, 1 T. R. 127. — (9) Goldschmidt *v.* Whitmore, 3 Taunt.508. — (10) Lord Ellenborough dans l'affaire Earle *v.* Rowcroft (précite). — (11) Alors même que le navire serait seulement assuré contre les risques d'un commerce légitime (*lawful*), car les contractants ont écarté le commerce illegitime pratiqué par les propriétaires du navire, non celui dans lequel le capitaine se serait engage (*barratrously engaged*) sans leur aveu (Havelock *v.* Hancill 3 T. R. 277). Il en serait autrement au cas de négligence lourde imputable à ceux-ci (Pipon *v.* Cole, 1 Camp. 434).

(Australasian insurance *v.* Jackson, *J. du dr. intern. priv.* III, p. 378).

La rigueur des principes n'est pas telle qu'une faute très-lourde ne puisse être assimilée au dol *(misconduct amounting to gross malversation)*. Un capitaine avait, malgré le pilote, refusé de mettre à la voile par un beau temps et mis à la voile par un temps défavorable ; puis, toujours malgré le pilote, avait coupé le câble, de façon que le navire s'était brisé contre les rochers : lord Ellenborough jugea qu'il y avait eu barateric (1).

Il y a barateric des gens de l'équipage quand ceux-ci, par exemple, ont détruit ou perdu le navire par violence ou par trahison avec un tel concours de circonstances que la vigilance de l'armateur ou du capitaine n'eût pu rien empêcher (2).

Mais, ainsi que l'a jugé lord Mansfield (3), nul ne peut être à la fois complice et victime de la barateric. C'est pourquoi : 1° le propriétaire du navire ne peut pas commettre lui-même, en droit anglais, un acte de barateric ; 2° le chargeur ne peut pas invoquer la police statutaire pour se faire indemniser de la barateric si l'acte, même criminel, du capitaine a été ratifié par le propriétaire du navire (4) ; 3° le propriétaire du navire ne peut pas l'invoquer non plus si c'est l'affréteur général (*charterer*) (5) qui a commis l'acte coupable (6) ; 4° il n'y a pas « barateric » dans les termes de la police statutaire, si le capitaine est aussi le propriétaire du navire (7). Mais, ainsi que le font judicieusement remarquer les jurisconsultes anglais, le capitaine simple quirataire peut, dans ses rapports avec les autres copropriétaires, se rendre coupable de barateric (8).

Comme en droit français, l'assureur de la barateric ne répond pas seulement des dommages matériels (9). Les jurisconsultes et

(1) Heyman *v.* Parish, 2 Camp. 149. Mais il ne faudrait pas généraliser à la légère cette solution. — (2) *Secus* s'ils eussent pu prévenir l'événement *with ordinary force or reasonable vigilance* (Pipon *v.* Cole, précité). — (3) Dans l'affaire Nutt *v.* Bourdieu, 1 T.R.323. Cf. Cowp. 153. — (4) Nutt *v.* Bourdieu et Stamma *v.* Brown (2 Str. 1173). — (5) Si j'abandonne la disposition de mon navire à un *charterer*, a dit lord Ellenborough, ses actes deviennent mes actes (*his acts are my acts*). — Toutefois si l'affréteur a la direction complète (*the complete control and management*) du navire, il est, quant à la barateric, présumé propriétaire et par conséquent un acte coupable commis à son préjudice par le capitaine avec la connivence du propriétaire titulaire peut être qualifié « barateric ». Il n'en est de même aux Etats-Unis que si le propriétaire du navire a complètement abdiqué, c'est à-dire si le maître et les matelots sont loués et payés par l'affréteur. — (6) Hobbs *v.* Hannam, 3 Camp. 93. — (7) Ross *v.* Hunter, 4 T. R. 33. — (8) Jones *v.* Nicholson, 10 Exch. 28. — (9) 1 Cowp. 155. — V. toutefois dans le *Journ. du droit*

les tribunaux anglais font fléchir, en cette matière, la règle *Causa proxima, non remota sequitur* : il n'est pas nécessaire que l'acte de baraterie soit la cause immédiate (*proximate*) de la perte (1).

Ces principes du droit anglais sont encore, aux Etats-Unis, la règle des tribunaux. Signalons seulement ces deux propositions, développées par Phillips : 1° *By our law, any one may be insured against barratry committed by another* (2) ; 2° *If the owners are in fault in not preventing any act of the master or mariners, though they do no directly assent to it, the act is not barratry* (3).

Comme en droit français, il n'y a pas baraterie à la charge des assureurs si le capitaine n'a pas commis la fraude en sa qualité de capitaine (4). Les deux polices du Lloyd (sur corps et sur facultés), la police de New-York (5) garantissent simplement la baraterie du capitaine et des matelots. D'autres, comme celles de Philadelphie (6) et de la Nouvelle-Orléans (7) exceptent les vols, le commerce illicite et le cas où le capitaine est propriétaire ou copropriétaire du navire.

Le code civil du Bas-Canada se borne à classer (art. 2495) la baraterie du maître et de l'équipage parmi « les risques ordinairement spécifiés dans la police ».

Le nouveau code espagnol (art. 756 § 5) persiste à classer la baraterie de patron parmi les risques non couverts de plein droit par la police, en réservant la convention contraire. Il assimile expressément à la baraterie (art. 756 § 7) « l'inobservation des prescriptions contenues dans le code, dans les ordonnances et règlements de marine ou de navigation ou toutes autres omissions (*omisiones*) par lesquelles le capitaine contreviendrait aux dispositions administratives ». Les polices de Barcelone et de Malaga,

intern. priv. 1883, p. 178, l'arrêt de la haute cour de justice, division du banc de la Reine, du 9 déc. 1881. Mais, dans cette affaire, où le juge refusa de mettre à la charge de l'assureur les frais faits pour défendre à l'instance engagee par les agents de la douane espagnole, l'assurance de la baraterie se combinait avec la clause « garanti libre de capture et saisie et des conséquences de toute atteinte en résultant ».

(1) V. sur ce point les développements d'Arnould II, p. 774. Comp. en outre ci-dessus, n. 1401. — (2) « Notre loi permet à tout intéressé de se faire assurer contre la baraterie imputable à autrui » : par conséquent le capitaine ou n'importe quel homme de l'équipage peut se faire assurer contre la baraterie (n. 1065). — (3) « Si les propriétaires du navire sont en faute pour n'avoir pas empêché un acte du capitaine ou de l'équipage, quoique n'y ayant pas donné leur assentiment direct, il n'y a pas baraterie ». — (4) Et par exemple s'il agissait comme consignataire de la cargaison. Ainsi jugé par Kent dans l'affaire Hendrick *v.* Delafield, 2 Caines, 67. — (5) V. von John, p. 177. — (6) Ib., p. 210. — (7) The Germania Ins. co. of New-Orleans, ib., p. 175.

sans déroger expressément au droit commun, se bornent à énoncer quelques actes de barateric dont les assureurs déclarent expressément s'affranchir (contrebande, abandon du navire par l'équipage, rupture de blocus). Au contraire, la police de la Havane comprend expressément (art. 2) la barateric de patron parmi les risques qu'assume l'assureur (1).

En Hollande, « l'assureur n'est tenu de la barateric de patron que lorsqu'il y a convention expresse à cet égard : mais cette convention est illicite lorsque le capitaine est propriétaire du navire ; s'il n'est que copropriétaire, l'assurance contre le fait de barateric n'est valable que pour la part du navire dont le capitaine n'est pas propriétaire » (art. 640). « Si l'assurance est faite sur des marchandises appartenant aux propriétaires du navire sur lequel elles sont chargées, l'assureur ne répond pas des pertes causées par la barateric ou par la fraude du capitaine ou par changement volontaire de route, de voyage ou de vaisseau, même dans le cas où ce changement aurait eu lieu sans la fraude de l'assuré ou à son insu, à moins de convention contraire et expresse pour ce cas particulier » (art. 641). On lit dans la police d'Amsterdam : « Le risque consistera : en tous dangers de mer..., inattention, négligence ou fraude du patron ou de l'équipage, ayant lieu sans participation ou prescience de vous, assuré... » (2).

Les articles 1756 et 1757 du code portugais sont à peu près calqués sur les articles 640 et 641 du code hollandais.

La règle du droit espagnol et du droit français a été successivement adoptée par les codes de Costa-Rica (art. 802), du Mexique (art. 655), du Pérou (art. 885 § 5), de Buenos-Ayres (art. 1370 § 11) et de l'Uruguay (art. 1380 § 11) (3), du Chili (art. 1260 § 6) (4), du Brésil (art. 681 § 12) (5). La police de Rio Grande do

(1) Mais en réservant un assez grand nombre d'exceptions qu'énumère l'art. 3 (V. von John, p. 110). — (2) *Junge* art. 659 c. néerl. : « En cas d'assurance sur un prêt à la grosse, l'assureur n'est pas responsable de la fraude de l'emprunteur, à moins de stipulation contraire dans la police ». L'art. 1763 du code portugais dit : « .. De la fraude ni de la négligence ». — (3) Ces deux derniers codes, après avoir réservé la convention contraire, s'expriment ainsi : « Esa estipulacion es nula, cuando el seguro ha sido celebrado por el capitan, de cuenta propia o ajena », et définissent ainsi la barateric : « Se llama barateria todo acto por su naturaleza criminal, ejecutado por el capitan en el ejercicio de su empleo o per la tripulacion o por uno y otra conjuntamente, del cual resulte daño grave al buque o a la carga, en oposicion a la voluntad presunta de los dueños del buque ». — (4) Reproduit par les codes du Honduras, du Salvador et de Guatemala. D'après ces quatre codes, « la convention contraire est défendue dans le cas où le capitaine est en même temps armateur ou copropriétaire ». — (5) Comme en droit argentin, la stipulation contraire serait nulle si l'assurance était faite

Sul ne s'écarte pas du droit commun brésilien ; celle de Valparaiso s'écarte du droit commun chilien en garantissant expressément la baraterie de patron.

Les articles 198 du code turc, 195 du code égyptien sont ainsi conçus : « L'assureur n'est point tenu de la baraterie et autres prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage s'il n'y a convention contraire. Si l'objet assuré est le navire et que le capitaine en soit le propriétaire en tout ou en partie, ladite convention sera nulle jusqu'à concurrence de sa part dans le navire». D'après la police de Constantinople (art. 1), l'assureur prend à sa charge les « dols ou fraudes du capitaine ou de l'équipage connus sous le nom de baraterie de patron » (1).

La baraterie n'est pas au nombre des risques assumés par l'assureur, qu'énumère la police de Corfou et Syra (2).

L'article 184 de la loi belge du 21 août 1879 est ainsi conçu : « L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire. Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré s'il n'y a convention contraire ». La police d'Anvers commence par énoncer d'une façon générale que les assureurs prennent à leur charge les dommages et pertes provenant de la « négligence du capitaine et de l'équipage » ainsi que de la « baraterie de patron », mais ajoute (art. 2 § 1) que « les assureurs ne sont pas responsables des dommages et pertes provenant de baraterie de patron à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droits, lorsque le capitaine est de leur choix et que cette baraterie porte le caractère de dol ou de fraude ». Signalons un important jugement d'Anvers (10 janvier 1883) (3), d'après lequel l'assureur garant de la baraterie doit réparer non seulement les avaries faites au navire assuré, mais tout préjudice causé à l'armateur, à l'occasion du navire assuré, par le capitaine ou l'équipage, spécialement restituer à l'armateur les sommes qu'il a dû payer pour réparation du dommage causé à un autre navire par une faute de l'équipage, quoiqu'il n'y ait pas eu abordage (4).

par le capitaine pour son compte ou pour le compte d'autrui : la loi brésilienne ajoute : « ou par un tiers pour le compte du capitaine. »

(1) Mais l'art.2 excepte les pertes et dommages provenant de « ... vol, commerce prohibé ou clandestin, infractions aux lois sur les entrées, sorties et passages en transit, contrebande et fausse déclaration». — (2) V. les art. 1 et 2 de la police, texte grec. V. von John, p. 70. — (3) Rec. d'A. 83, 1, 97. Cf. Anvers, 23 août 1871 (Rec. d'A. 72, 1, 96). Mais, dans cette dernière affaire, le recours des tiers était garanti par une clause spéciale. — (4) Citons encore une sentence arbitrale d'Anvers du 5 octobre 1881 (Rec. d'A. 1881, 1, 343),

Parmi les risques qu'énumère l'article 824 du code allemand et qui sont à la charge de l'assureur, sauf convention contraire (v. ci-dessus, n. 1401), il faut placer « les risques de la fraude ou de la faute d'une personne de l'équipage, s'il en résulte un dommage *pour l'objet assuré* » (1). N'est pas à la charge de l'assureur, dans l'assurance du navire ou du fret, « le dommage qui, hors le cas d'abordage (2), résulte de la responsabilité de l'armateur envers un tiers pour le préjudice causé par une personne de l'équipage ». L'assureur ne répond pas *envers l'armement* des dilapidations du capitaine qui aurait diverti des deniers destinés aux réparations du navire, celui-ci étant alors réputé avoir agi moins comme capitaine que comme agent de l'armement; mais le législateur n'apporte pas la même restriction à la responsabilité de l'assureur *envers les chargeurs* par rapport aux fautes du capitaine et de l'équipage (3). Les *conditions générales* de Brême, revisées en 1875, déchargent, en principe, l'assureur du dommage arrivé par la faute non seulement de l'assuré, mais de son préposé (art. 56). En outre (art. 57), « pour tous les dommages à la charge de l'assureur, mais qui sont imputables soit au capitaine (faute dans le lestage, fardage et arrimage), soit à la faute d'un tiers, l'assuré doit d'abord s'adresser à la personne en faute. L'action judiciaire introduite, l'assureur est tenu de payer provisoirement, mais il a le droit de réclamer caution pour les obligations qui peuvent incomber à l'assuré et pour la restitution de l'indemnité » (4). D'après la police sur facultés de Berlin (art. 2) (5), « la compagnie ne répond pas des pertes causées par l'improbité ou la faute d'une

d'après laquelle, le contrat ayant été fait suivant les *conditions générales* d'Anvers, il importe peu que le navire abordeur et le navire abordé appartiennent tous les deux à l'assuré, le fait du capitaine du navire assuré occasionnant encore dans ce cas une diminution du patrimoine de l'assuré, et une autre sentence arbitrale d'Anvers du 10 juin 1882 (Rec. d'A. 1, 219); d'après laquelle l'assuré contre la baraterie n'est pas dispensé de prouver la réalité du sinistre allégué, sous prétexte que le capitaine ne pourrait, par suite d'une négligence, apporter à l'appui de sa réclamation les documents nécessaires.

(1) *Pour l'objet assuré*... Donc l'assureur ne répond pas des fautes que commet le capitaine, par exemple en contractant des dettes exagérées, en empruntant à la grosse d'une façon excessive (note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz). — (2) Cf. ci-dessus, n. 1401. — (3) Toutefois il est admis par la jurisprudence allemande que l'assureur des marchandises ne répond pas envers les chargeurs des faits du capitaine qui changent les conditions du contrat : si, par exemple, le capitaine change le voyage qui a fait l'objet de l'assurance (Brandt, *Ueber Seeversicherung*, p. 35). — (4) « Les frais faits à cet égard sont à la charge de l'assureur ». — (5) Trad. et publ. par A. Chaufton, II, p. 426.

personne de l'équipage envers les armateurs, les affréteurs et leurs fondés de pouvoirs, lorsque le capitaine du navire a été choisi par eux ».

D'après le code maritime suédois, « l'assureur est particulièrement responsable... en cas d'improbité ou d'incapacité du capitaine ou de quelqu'un des gens de mer, lorsqu'il en résulte un dommage pour les objets assurés » (art. 223 § 6). Mais il n'est pas responsable (art. 224) des indemnités que le propriétaire du navire est tenu de payer à un tiers, par la faute du capitaine ou de l'équipage, sauf le cas de collision ». Il en est de même en droit finlandais (art. 207 § 6 et 7 et 208 c. finl.).

Aux termes de la police sur facultés, de Copenhague, que nous avons plusieurs fois citée, l'assureur répond des accidents qui sont occasionnés à l'assuré par le fait des matelots ou autres gens de l'équipage (1).

En Norwège, d'après le Plan de 1871, l'assureur, généralement responsable de la baraterie envers l'armateur ou les chargeurs, cesse d'en répondre *envers l'armement* dans les cas où le capitaine est réputé avoir agi moins comme capitaine que comme préposé de l'armement (2).

Divers articles du code russe impliquent que l'assureur peut garantir la baraterie de patron, mais qu'il n'en répond pas s'il n'en a formellement assumé le risque. C'est ainsi qu'il est, en thèse, irresponsable du déroutement frauduleux, de l'incendie imputable au capitaine, des vols, mais que sa responsabilité peut naître d'une convention expresse (3).

D'après l'article 618 du code italien, « l'assureur n'est pas tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire, Cette convention elle même cesse d'avoir effet si, le capitaine ayant été désigné au contrat, l'assuré le congédie ou le remplace sans le consentement de l'assureur ». Les polices de Gênes, de Naples, de Palerme, de Trieste, par dérogation au droit commun

(1) D'après la convention danoise de 1850, l'assureur ne répond pas envers l'armement (mais seulement envers les chargeurs) des infractions du capitaine aux prescriptions légales (refus de prendre un pilote, rupture de blocus, déroutement non permis). — (2) Ce qui s'applique non-seulement quand le navire n'a pas été mis en état de navigabilité, mais encore quand le capitaine a cherché à forcer un blocus ou fait de la contrebande. Une disposition spéciale autorise l'assureur à retenir un cinquième de l'indemnité si le capitaine avait omis de prendre un pilote, quand même ce fait n'aurait pas été la cause de la perte. — (3) V. art. 908, 915, 916 (trad. et numérot. d'A. de Saint-Joseph). Comp. la première police de Saint-Pétersbourg (sur facultes). V. von John, p. 273.

italien, mettent la baraterie de patron à la charge des assureurs (1). Au contraire, la police de Messine (art. 4) exempte l'assureur des risques de la baraterie (2).

La trente-cinquième résolution du congrès d'Anvers (septembre 1885) est ainsi conçue : « A défaut de stipulation expresse, l'assureur maritime ne doit, comme l'assureur terrestre, être responsable que du dommage éprouvé par les objets assurés et des frais faits pour leur conservation, sans avoir à répondre du recours des tiers ».

1427. VI. *Fait de guerre ou fait du prince.* « Seront aux risques des assureurs, disait l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. VI, art. 26), toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par... prise..., arrêt de prince, déclaration de guerre, représailles... ». Le code (art. 350) répète : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par... prise..., arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles... ».

A. *Fait de guerre.*

L'Ordonnance était en harmonie avec les anciennes polices (Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Anvers, Hambourg, Ancône), d'après lesquelles les assureurs répondaient du cas *de guerre, d'ennemis connus ou inconnus.* Au seizième et au dix-septième siècles, l'état de guerre était si fréquent, les risques de guerre étaient si continuellement mêlés aux risques de paix qu'on n'avait pas, dans la pratique, distingué les uns des autres. Quand les guerres européennes furent séparées par de plus longs intervalles de paix, la diminution des dangers maritimes amena la diminution du taux des primes. Mais alors la confusion des risques suscita de graves difficultés. La prime convenue en prévision de la paix devenait insuffisante par la survenance d'une guerre et les assureurs, qui voyaient décupler leurs chances de perte, réclamaient hautement,

(1) « Les assureurs, dit la police de Gênes (art. 3), assument le risque de la baraterie, de la faute et de l'impéritie du capitaine, de l'équipage et des passagers, pourvu que l'évènement se soit accompli sans la participation de l'assuré ou des personnes dénommées dans l'art. 2 » (*Caricatori, Noleggiatori, Ricevitori, Committenti, Commissionarii, o altri Agenti, Commessi od Incaricati*). — (2) D'après un arrêt de la cour de cassation de Turin, du 7 juillet 1876, appliquant le droit commun, l'assuré, quand il a été fait une assurance maritime ordinaire (c'est-à-dire pour risques de mer seulement et non pour la baraterie),est tenu de restituer comme indûment reçues les sommes à lui payées par l'assureur, s'il resulte d'une sentence criminelle que le navire a été coulé à fond volontairement par le capitaine. Il en est ainsi alors même que la condamnation n'a eu lieu que par contumace et qu'on se trouve encore dans les délais pour y former opposition.

chaque fois, par dérogation au contrat, une élévation correspondante de la prime. Nous expliquerons plus loin comment, pour concilier des intétêts opposés, on aboutit, après de longs tâtonnements, à l'article 343 du code de commerce. Mais, au dix-neuvième siècle, les assureurs trouvèrent un moyen plus simple de couper court à la plupart des litiges ; ils séparèrent les deux sortes de risques. Rien n'était plus conforme à la nature des choses, puisque l'état de guerre modifie absolument les risques : « des ports de refuge qui étaient ouverts se trouvent fermés, des phares sont éteints, même à l'insu des navigateurs, des pilotes qu'ils s'attendaient à rencontrer sont absents ; les matériaux de réparations manquent ou sont hors de prix, le change éprouve des fluctuations énormes, le crédit se resserre, les prêts à la grosse deviennent impossibles ou ruineux (1) ». Des risques si différents devinrent, en dépit du code et par la force des choses, l'objet d'assurances différentes. L'assuré put attendre, pour se garantir des risques apportés par la guerre, le moment même où elle éclaterait. Il put aussi stipuler à l'avance, en déterminant séparément une prime ordinaire en prévision des risques ordinaires, une surprime en prévision de la guerre. Il put encore, en laissant seulement fixer par la police la prime des risques de paix, laisser le taux de la prime de guerre indéterminé jusqu'au moment où elle serait due. Mais, dans tous les cas, la règle encore maintenue par le législateur de 1807 fut effacée par une règle nouvelle : les risques de guerre ne furent plus à la charge des assureurs que si ces derniers les avaient expressément acceptés (2).

« Les risques de guerre, dit la police de Bordeaux (art. 2), ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'il répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus et généralement de tous accidents et fortunes de guerre ». La police de Nantes (art. 4) s'exprime dans les mêmes termes. « Ne sont pas à notre charge, dit la police du Havre (art. 2), les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de prince et molestations quelconques de la part de tous gouvernements reconnus ou non reconnus du gouvernement français ». « Les assureurs, disent deux des polices de Marseille (3), sont exempts de tous risques de guerre, hostilités,

(1) La phrase entre guillemets est empruntée à M. de Courcy, Comm., p. 24 et 25. — (2) Conf. Lemonnier, I, n. 184 et suiv. — (3) Sur vapeurs et sur facultés. La formule de la troisième police (sur corps) est à peu près calquée sur celle de Bordeaux.

représailles, arrêts par ordre de puissance, interdiction de commerce, blocus, capture, confiscations et molestations quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre ». Enfin on lit dans la police « française » sur corps (art. 2) : « Les risques de guerre (1) ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes (2) provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre ».

C'est aux polices, non au texte suranné du code que doivent s'attacher les commentateurs.

Il est à peine utile de faire observer que ces expressions du code « déclaration de guerre » ont été remplacées dans les polices par le mot « hostilités ». On ne se demandera plus désormais si l'assureur répond de faits antérieurs à la déclaration: tout acte d'hostilité, dans les rapports de l'assureur et des assurés, ouvre l'état de guerre (3).

Quand il s'agit uniquement d'interpréter le code, il est malaisé de discerner les faits de guerre et les faits d'insurrection ou de piraterie : la distinction, grâce à l'emploi des mots « reconnus ou non reconnus », est plus facile dans l'interprétation des polices. Le tribunal de commerce de Marseille a regardé comme des belligérants, dès le 19 janvier 1824 (4), les Colombiens révoltés contre l'Espagne, « parce qu'ils ne dirigeaient leurs armements que contre le pavillon espagnol sans se livrer indistinctement envers les autres puissances à des déprédations qui les eussent mis hors du droit des gens ». Le tribunal de commerce de Bordeaux a, le 8 août 1863 (5) regardé comme un fait de guerre non couvert en cette qualité par l'assurance l'incendie, par un corsaire du sud, d'un navire appartenant aux Etats du nord et des marchandises qui y avaient été enfermées. Le tribunal de commerce de la Seine a, le 24 juin 1878 (6), qualifié fait de guerre la réquisition d'un

(1) La police « française » sur facultés dit ; *de guerre civile ou étrangère.*— — (2) La police sur facultés intercale les mots : « qui arrivent aux choses assurées ». — (3) Ainsi l'avait déjà, d'ailleurs, décidé la jurisprudence (parlements de Paris, 9 août 1756 ; d'Aix, 2 mai 1759; arrêt du Conseil, février 1780 ; Rennes, 27 janvier et 28 mars 1821, J.d. P. t. XVI, p.341 et 489; « Qu'il convient de reconnaître a dit la cour de Paris le 27 février 1881, que la guerre peut exister et que, dans l'espèce, elle existait avant la déclaration ». — (4) Rec. de M. 1824, I, 235 (dejà cité par Dageville, III, p. 267). — (5) Rec. de M. 1863. 2. 151. — (6) Rec. de M. 1879. 2. 137. Jugement confirmé par la cour de Paris le 22 février 1881 (*Gaz. des trib.* du 27 février 1881).

navire de commerce par l'autorité du pays où il se trouvait, pour le transport d'un chargement d'armes en vue d'une insurrection «dont un grand nombre de circonstances annonçaient la manifestation ». Nous adhérons à toutes ces décisions. La lutte entre des partis qui se disputent le pouvoir, alors qu'aucun d'entre eux ne doit être regardé comme un gouvernement, même non reconnu, peut d'ailleurs n'être pas envisagée comme une guerre, au sens des polices (1), pourvu, bien entendu, que le contrat n'assimile pas, comme la police « française » sur facultés, la guerre civile à la guerre étrangère.

Il y a là, en général, une question de fait à trancher par le juge de fait. Cependant il ne faudrait pas se figurer que la cour de cassation ne pût jamais exercer son contrôle soit pour violation de la loi du contrat (art. 1134 c. civ.), soit pour déduction non juridique tirée de faits souverainement constatés.

Quand la perte provient-elle, au juste, d'un fait de guerre ? M. de Courcy a remarquablement élucidé cette question (2) : « ... L'assureur qui oppose une exception, dit-il, doit à son tour prouver que l'événement rentre dans l'exception et que la perte a été la conséquence *nécessaire* d'un fait de guerre. Or il ne suffit pas pour cela que le capitaine ait fui une menace de guerre comme il en avait le droit et le devoir. Si le navire poursuivi par un croiseur et, dans la poursuite même, n'ayant plus la liberté de ses mouvements..., est jeté sur un récif ; à plus forte raison si le capitaine le jette volontairement à la côte, le naufrage *proviendra* bien évidemment d'un fait de guerre et l'assureur sera fondé à opposer l'exception... Mais si le navire, non poursuivi ou ayant échappé à la poursuite, continue de naviguer à la recherche d'un port dans les conditions normales de la navigation et vient à se perdre, je n'hésite pas à dire que ce sera un accident *nouveau* et fortuit, une fortune de mer que les assureurs devront accepter à leurs risques *sans avoir le droit de remonter à la cause première* du changement de route (3) et de soutenir que le naufrage est *provenu* d'un fait de guerre... ». La jurisprudence n'a qu'à suivre cette règle et l'a plusieurs fois appliquée (4).

Que la prise soit juste ou qu'elle soit injuste, disaient les anciens

(1) Et par conséquent les assureurs peuvent être déclarés responsables, malgre l'exclusion des risques de guerre. — (2) Comm., p. 22 et s. — (3) C'est-à-dire à la *causa remota*. — (4) D'après deux arrêts de Rouen (14 mars et 1er mai 1872. Rec. de M. 1872. 2. 111 et 174), ne peuvent être considérés comme risques de guerre les risques d'une navigation que le navire entreprend pour s'éloigner provisoirement du port de destination à cause de la proximité plus ou moins grande de l'ennemi. Cf. Bruxelles, 9 janvier 1867. Rec. d'A. 67.1.63.

docteurs (1), l'assuréur en répond ; et par conséquent, poursuivaient-ils, dès que le navire est pris, « quand même il y aurait quelque lieu d'en espérer la restitution » (2), l'action en délaissement est ouverte. Le tribunal de commerce de Marseille a tiré de ces prémisses, dont nous déterminerons plus loin l'exacte portée, une déduction exagérée (3) : la prise, même non validée ni maintenue, romprait le voyage à l'égard des assureurs exempts de tout risque de guerre et les rendrait étrangers à tous les événements ultérieurs ; donc si le navire, après avoir été capturé, vient à être relâché comme n'étant pas de bonne prise et périt avec sa cargaison dans le cours du voyage repris, les assureurs ne seraient pas responsables. M. Em. Cauvet s'approprie cette thèse et déclare tout uniment (4) que la prise « met fin à l'assurance ». Où cela est-il écrit et pourquoi, à la suite d'un événement dont l'effet légal est réotractivement effacé, les assureurs seraient-ils déliés de leurs obligations ? pourquoi ne répondraient-ils pas de l'accident nouveau et fortuit qui ne se rattache que très indirectement à la prise ou ne s'y rattache pas du tout ?

Le mot « molestations » doit être employé dans l'acception la plus large ;'il embrasse, d'une façon générale, toute espèce de lésions, d'incommodités et de dommages que peuvent éprouver soit le navire lui même, soit les marchandises (5). Le blocus est un cas de « molestation ».

Le tribunal de commerce de Bordeaux a jugé le 6 janvier 1840 (6) que les assureurs exempts des risques de guerre répondent néanmoins du blocus, parce que le blocus n'est qu'une variété de l'interdiction du commerce et que celle-ci est une « simple fortune de mer ». Le blocus est sans doute une fortune de mer ; mais il est en même temps un risque de guerre, car le bloquant interdit toute communication entre les côtes ou les ports de l'ennemi et le dehors : c'est un acte directement hostile envers les sujets de la nation bloquée, mais en outre, envers tous, un pacte issu des hostilités et qui, dans les rapports de l'assureur et de l'assuré, doit être qualifié fait de guerre.

L'asssureur garant des risques de guerre répond-il non seulement des dommages matériels issus du blocus, mais encore des avaries, frais, dépenses et par exemple de la mévente des marchandises au port de refuge dans l'hypothèse prévue par l'article 279 co. ? La question doit être résolue comme nous l'avons fait au n. 1422 *bis* et par les mêmes motifs (7).

(1) Casaregis, disc. I, n. 118 ; Emérigon, ch. XII, sect. XVIII. *Sic* Rote de Gênes, décis. 101. — (2) Pothier, n. 118. — (3) 30 août 1861. Rec. de M. 1861. 1. 140. — (4) II, n. 273. — (5) Lemonnier I, n. 200. — (6) Mémor. de jurispr. mar. VII. 1. 5. — (7) *Sic* Paris, 27 nov. 1839 (J. d. P. 1839, II, p.

On sait déjà que la violation du blocus est considérée comme un cas spécial de baraterie, dont nos polices exemptent l'assureur (v. ci dessus, n. 1420). M. de Valroger(1) se demande si l'assurance de la violation du blocus est valable, et résout la question négativement, même quand il s'agit du blocus mis par un gouvernement étranger, parce que le blocus effectif est, d'après le droit des gens, obligatoire pour les neutres. Réservons au moins l'hypothèse dans laquelle l'assuré serait un sujet de la nation bloquée : le belligérant a le droit de se défendre et, pour se défendre, de rompre le blocus. Réservons encore tous les cas dans lesquels un neutre aurait une bonne raison pour ne pas reconnaître la validité du blocus.

1428. B. *Fait du Prince.*

L'article 350 met sur le même plan les risques de guerre proprement dits et l'arrêt par ordre de puissance.

Ces derniers mots doivent être entendus dans un sens large. Nous croyons avec le tribunal de commerce de Marseille (2) que cet arrêt peut être mis même par un gouvernement ami, par le gouvernement national.

Dans l'arrêt, on a dessein non de s'approprier la proie, mais de rendre ensuite libre la chose arrêtée ou d'en payer la valeur (3). Ce fait du prince « n'altère en rien les pactes du contrat d'assurance » (4). Si la prime avait été stipulée à tant *par mois*, elle serait due pendant la détention parce que les assureurs répondent de la perte qui peut arriver dans cet intervalle ; si l'assurance a été faite pour un temps limité, elle cessera à l'échéance du terme prescrit par la police sans que le délai soit suspendu pendant l'arrêt ; si elle a été faite pour l'entier voyage moyennant une prime déterminée, il ne sera dû aucune augmentation de prime pour le temps de l'arrêt, parce que ce retardement est une force majeure à la charge des assureurs (5). Si le vaisseau est arrêté avant le voyage commencé (c'est-à-dire avant que le temps des risques ait couru pour compte des assureurs sur corps), les pertes et dom-

670) et Bruxelles, 24 mars 1882 (Rec. d'A. 1882. 1. 104). D'après ce dernier arrêt, l'assureur des accidents et fortunes de guerre couvre les conséquences dommageables résultant pour l'assuré de ce que sa marchandise est, par suite de blocus, débarquée dans un port autre que le port de destination et ce, sans distinguer entre le dommage matériel portant sur la quantité ou la qualité de la marchandise et le dommage immatériel résultant soit de sa dépréciation au lieu de debarquement, soit de la diminution de sa valeur par l'augmentation des frais qui la grèvent. *Contra* Paris, 7 mai 1339. J. d. P. 1839, I, p. 631.

(1) IV, n. 1560. — (2) Rec. de M. t. 33. 1. 78 (15 février 1855). — (3) Emérigon, ch. XII, sect. XXX § 1. — (4) Ib. § 3. — (5) Ib. § 3.

mages arrivés au navire et toutes les dépenses faites pour le navire pendant ce temps-là sont étrangères aux assureurs, parce qu'ils n'étaient pas encore assureurs effectifs et qu'ils ne devaient l'être qu'au moment où le navire aurait mis à la voile : cet accident est alors considéré comme un danger de terre, dont les assureurs ne sont pas responsables (1). Mais ils le seront des pertes et dommages arrivés au corps du navire pendant le temps de l'arrêt, si le vaisseau est arrêté après le risque commencé. Dans ce dernier cas, ils supporteront l'*avarie* occasionnée par la nourriture et les loyers des matelots et seront garants de toutes les pertes survenues par cas fortuit, relativement à l'intérêt assuré (2). Quant aux marchandises, elles sont aux risques des assureurs sur facultés, dès qu'elles ont été chargées dans le navire ; mais ceux-ci ne répondent pas, d'après Emérigon, des pertes et dommages causés par le vice propre « sans le concours direct et immédiat d'une force majeure »... : « c'est bien assez que les risques maritimes proprement dits soient prolongés vis-à-vis des assureurs, sans qu'ils soient soumis à une nouvelle charge dont» le droit commun « les dispense expressément » (3).

Lemonnier critique cette dernière proposition du grand juriste provençal : « que déciderez-vous, s'écrie-t-il, si un navire chargé de glace, arrêté par ordre d'un gouvernement, est conduit et détenu sous un climat dont la chaleur excessive détruira en trois jours son chargement? direz-vous qu'il est de la nature de la glace de fondre à une certaine température » (4) ? Mais Emérigon n'aurait pas dit cela. La perte de la marchandise est évidemment survenue par un séjour forcé sous un climat brûlant, c'est-à-dire par l'arrêt, c'est-à-dire encore par « le concours direct et immédiat d'une force majeure » : l'assureur en est donc responsable selon le droit commun. Il s'agit seulement de déterminer, en fait, si le dommage ou la perte se relie au séjour forcé que le législateur place lui-même au rang des fortunes maritimes, comme l'effet se relie à la cause. Si la cause de l'avarie est complexe, il y aura lieu de procéder à une ventilation, et la responsabilité des assureurs sera corrélative à l'aggravation du risque.

Cette fois encore, on le sait (v. n. 1427), les polices dérogent au droit commun. Les arrêts et molestations *quelconques* des gouvernements sont réputés faits de guerre alors même que la paix n'est pas rompue. L'assureur n'en assume les risques que s'il a pris les risques de guerre à sa charge.

Dans ce dernier cas, doit-il, comme en droit allemand (5), sup-

(1) Ib. § 4. Cf. *Guidon de la mer*, ch. IX, art. 6. — (2) Ib. § 4. — (3) Ib. § 5. — (4) I, n. 193. — (5) Cf. Lewis, *Das deutsche Scerecht*, II, 278.

porter les conséquences de l'arrêt quand même le fait du prince ne serait pas spécialement dirigé contre la chose assurée? Oui, si le sort de cette chose est lié à celle que le fait du prince concerne directement. Le navire est, par exemple, seul arrêté: l'assureur sur facultés répondra nécessairement du changement forcé de navire, des frais de chargement sur un second navire, de la détérioration de la marchandise causée directement par l'arrêt du navire, de la perte causée par la différence du fret, etc.

L'*interdiction de commerce* est la défense qu'un gouvernement adresse à ses sujets de se rendre dans certains ports ou le refus qu'il fait de laisser entrer dans les ports de sa domination les navires appartenant aux sujets d'une autre nation. Quoique ne se rattachant pas nécessairement à un état d'hostilité, elle est assimilée soit par le droit commun, soit par les polices (1) à un risque de guerre. « C'est une fortune de mer, dit très bien Emérigon (2); il suffit qu'elle survienne *depuis que le risque a commencé* pour que les droits respectifs de l'assuré et de l'assureur restent en leur entier ».

Dans l'hypothèse prévue par l'article 299 co., c'est-à-dire quand le navire est obligé de revenir avec son chargement, l'assureur sur corps est tenu non seulement de la surélévation des droits d'entrée ou de douane, mais encore des salaires dus et de la nourriture fournie à l'équipage pendant le voyage. Emérigon proposait d'en déduire le fret d'aller; mais c'était mettre contre toute justice, ainsi que le remarqua Lemonnier (3), l'assuré à découvert d'une partie de ses frais d'aller, que le fret représente. Ce dernier auteur proposait donc de déduire seulement la portion du fret d'aller qui constitue un bénéfice, « l'assureur ne devant point à l'assuré l'indemnité du gain qu'il a manqué de faire ». Toutefois le lecteur n'oubliera pas que l'assurance du profit espéré est autorisée par la loi du 12 août 1885 et que, aux termes des polices sur bénéfice, « si tout ou partie de la marchandise n'arrivait pas au port de destination par suite de fortune de mer, les assureurs rembourseraient intégralement le bénéfice afférent à la partie qui ne serait pas arrivée ». De même l'assureur du fret répondrait de la perte partielle du fret causée par le retour au port du départ. Enfin les assureurs sur facultés seront manifestement tenus du fret d'aller devenu inutile (4).

1429. L'article 354 du code de commerce, qui procède de

(1) Sous le nom générique de « molestation ». — (2) Ch XII, sect. XXXI, § 1. — (3) I, n. 205. — (4) Emérigon, ib. Mais l'illustre jurisconsulte ne dit pas, comme le suppose Lemonnier (I, n. 206), que le remboursement du fret d'aller suffira necessairement à l'assure sur facultés.

l'Ordonnance (1), est ainsi conçu : « L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage ou d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises ».

Nous prions le lecteur de vouloir bien se reporter au commentaire de l'article 406, c'est-à-dire à notre tome IV, n. 956. Nos explications seront, par là même, fort abrégées. Le législateur de 1807 envisage, avons-nous dit, ces mêmes dépenses, qu'il n'énumère pas, d'ailleurs, limitativement, comme des frais de navigation. Puis, suivant une très ancienne tradition (2), il décide que ces charges ordinaires de la navigation maritime ne seront pas supportées par les assureurs. L'article 354 est à la fois l'antithèse et le complément de l'art. 350.

Antithèse et complément d'ailleurs inutiles, car il va de soi que ces *menues avaries* ne peuvent pas être envisagées par elles-mêmes comme des fortunes de mer. Ensuite, ainsi que nous l'avons établi, ces mêmes droits, quand ils sont la conséquence d'une fortune maritime, se transforment en frais extraordinaires et retombent à la charge des assureurs (3). Aussi avait-on supprimé, dans le projet de révision (1867), une disposition qui pouvait induire le juge en erreur.

L'article 3 § 4 de la police « française » sur corps déclare les assureurs exempts « de tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ». Il ne faut pas entendre, dit à ce propos M. de Courcy (4), le paragraphe au sens absolu que semble exprimer sa rédaction. Ce n'est qu'au port de chargement ou de déchargement ou dans une relâche non causée par des avaries que ces frais sont étrangers aux assureurs. Si le navire était en relâche forcée pour avaries dans un port où il aurait à subir des frais d'hivernage ou de quarantaine, ces frais retomberaient à la charge des assureurs comme accessoires de l'avarie. L'article 3 de la police « française » sur facultés tient le même langage, et M. de Courcy le commente de la même manière (5).

1430. La police statutaire anglaise énumère, parmi les risques que supportent les assureurs, « les prises (*takings at sea*), arrêts, empêchements et détentions de tous rois, princes et peuples de toute nation, condition ou qualité ». L'expression *takings at sea*

(1) Art. 30 du titre VI du livre III : « Ne seront aussi tenus des pilotages, touages, lamanages, des droits de congé, visite, rapports et d'ancrage ni de tous autres impôts sur les navires et marchandises ». — (2) Cf. le *Guidon de la mer*, ch. V, art. 12. — (3) V. dans notre t. IV les notes 2 et 3 de la p. 116. Un grand nombre d'autres règlements de ports, publiés depuis 1885, reproduisent la distinction que nous avons signalée. V. pour les droits de port perçus à Lubeck la *Rev. internat. du dr. mar.*, II, p. 106. — (4) Comm., p. 48. — (5) Ib., p. 225.

embrasse les prises faites légalement ou illégalement par l'ennemi (1), par les officiers du gouvernement, même s'ils n'agissent pas pour l'exécution des lois (2), par les passagers révoltés (3), par les pirates (4) (en Amérique par l'insurrection d'esclaves qui sont eux-mêmes la matière du chargement (5), mais non par l'équipage rebelle) (6). *L'arrest* est une mainmise sur les marchandises avec intention de les restituer à un moment donné ; l'empêchement (*restraint*) et la détention sont l'obstacle apporté, sans mainmise, au départ des marchandises. Il peut y avoir arrêt, empêchement ou détention dans un port national ou dans un port étranger, en pleine mer, par le gouvernement légitime (*native*) des propriétaires (7) ou par une puissance amie (8) ; par exemple en vertu d'un embargo, d'un blocus (9) ou de l'état de siège (10). Toutes les pertes issues effectivement (*properly arising out*) de la prise sont à la charge de l'assureur (11). L'assurance d'une propriété étrangère par un sujet anglais ne couvre point les pertes survenues durant les hostilités qui ont éclaté entre les gouvernements respectifs de l'assureur et de l'assuré (12). Le montant de la perte causée par une prise anglaise ou par la prise d'un co-belligérant ne peut pas être réclamé des assureurs anglais par un assuré, lui-même sujet ennemi au moment de la prise, quand même l'assurance aurait été faite en temps de paix et l'action introduite après la fin de la guerre (13). Il en est autrement si la perte est survenue dans un commerce autorisé par les licences du gouvernement anglais (14). Le navire continuant à gagner son fret pendant la détention, les vivres et gages de l'équipage, durant cette période, ne donnent pas lieu à un recours contre l'assureur du navire (15) ; ils rentrent,

(1) Goss *v.* Withers, 2 Burr. 683, 694, 695; Powell *v.* Hyde 5 E. and B. 607. — (2) Lozano *v.* Janson, 28 L. J., Q. B. 337. — (3) Kleinwort *v.* Spehard, 28 L. J., Q. B. 129. — (4) Dean *v.* Hornby, 23 L. J., Q. B. 129. — (5) M'Cargo *v.* New Orleans Ins. co., 10 Rob. La. 202. — (6) Green *v.* Pacific Ins. co., 9 All. Mass. 217. — (7) Bazett *v.* Mayer, 5 Taunt. 824 ; Aubert *v.* Gray, 3 B. and S. 163, 169. — (8) Francis *v.* Ocean Ins. co., 6 Cowen, 404, etc. — (9) Geipel *v.* Smith, L. R., 7. Q. B. 404. — (10) Rodocanachi *v.* Elliot, L. R., 8 C. P. 649. — *Jugé* le 21 mars 1883 par la haute cour, division du banc de la reine, que le mot *saisie*, employé par une police aux termes de laquelle le navire est garanti « libre de capture et de saisie et des conséquences de toute atteinte en résultant » comprend même une prise de possession temporaire par des sauvages en vue de piller la cargaison (Journ. du dr. intern. priv. XI, p. 76). — (11) Berens *v.* Rucker, 1 Black. 313. — (12) Brandon *v.* Curling, 4 East 409 ; Glaser *v.* Cowie, 1 M. and S. 52, etc.—(13)Brandon *v.* Curling, 4 East 409; Kellner *v.* Le Mesurier, 4 East 396, etc. — (14) Flindt *v.* Scott, 5 Taunt, 674 ; Anthony *v.* Moline, 5 Taunt. 711. — (15) Crump, n. 165.

d'après Arnould (1), dans ces frais ordinaires de navigation qui retombent naturellement sur le propriétaire-armateur (2). Mais, à l'inverse de ce qui se passe en France, la perte occasionnée par l'interdiction de commerce, par l'interruption de voyage que cause le blocus (3) n'est pas, selon le droit commun anglais et dans le cercle de la police statutaire, supportée par l'assureur : c'est, d'après les idées reçues en Angleterre, une application de la maxime *Causa proxima, non remota spectatur* (4).

Les menues avaries (*petty averages*) ne sont pas, en droit anglais, à la charge de l'assureur à moins qu'elles ne se transforment en frais extraordinaires à la suite d'une fortune maritime (*be incurred for any extraordinary purpose* (5).

Le droit anglo-américain ne diffère pas, en ce point, du droit anglais (6). Toutefois il y a divergence entre les polices. Tandis que celle du Lloyd (sur facultés) (7) et celle de New-York (8) reproduisent la police anglaise, celles de Philadelphie (9) et de la Nouvelle-Orléans (10) déchargent l'assureur des mêmes risques.

Au nombre des risques « ordinairement spécifiés dans la

(1) II, p. 755. — (2) *Sic* Lateward *v.* Curling, 1 Park 207, etc. — (3) *Or by the imminent and palpable danger of capture or seizure.* — (4) Cette sorte de péril semble aux juristes anglais n'atteindre que médiatement les objets assurés. Crump, n. 166; Arnould, p. 727. *Sic* Forster *v.* Christie, 11 East, 205, etc. — (5) Arnould, II, p. 888-889. — (6) Phillips (I, n. 1159) pose cette règle : « Under the exception of the risk of blockade, the insurers are liable in case of there being no violation of a blockade or intention to violate one and proceeding with such intention, unless the phraseology of the exception in the particular case imports a larger exception ». — (7) Conf. A. Chaufton II, p. 419. — (8) Swiss Lloyd (v. V. von John, p. 177). — (9) The said company shall not be liable for any claim for or loss by seizure, capture or detention, by any foreign power, or the consequences of any attempt thereat.— (10) La police de la Nouvelle-Orléans entre dans plus de details et contient certaines distinctions : « It is also agreed that the insurers shall not be answerable for any expense, damage or loss which may arise in consequence of seizure or detention for or on account of any trade charged with being illicit or prohibited or any trade in articles contraband of war... The insurers take no risk of embargo or blockade, but in case of a blockade of a port of destination, the vessel may proceed to another port not blockaded, the assured paying additional premium therefore, corresponding to the existing tariff rates at that time between the original port of destination and the port used (*le port substitué*), and there end the voyage; and in case of an embargo or blockade of the port of departure, the vessel may wait there for the termination of the embargo or blockade, the assured warranting the insurers free from all claim of loss or damage whilst so detained, and also free from particular average for the voyage. The company shall not be made liable for wages or provisions in case of capture, arrest, blockade, embargo or restraint ».

police » qu'énumère le code civil du Bas-Canada (art. 2395), figurent « la prise, la reprise et tous autres accidents de guerre, l'arrêt par ordre de puissance ». On lit dans le même code (art. 2512) : « L'assureur n'est pas tenu des frais ordinaires connus sous le nom de petites avaries comme pilotage, touage, tonnage, ancrage, acquits de douane ou droits imposés sur le bâtiment et la cargaison ».

Selon le droit commun espagnol, l'assureur prend à sa charge les pertes et dommages causés par la prise, la déclaration de guerre, l'embargo par ordre du gouvernement, l'arrêt par ordre d'une puissance étrangère, les représailles (art. 755 c. esp.). Les polices de Barcelone et de Malaga sont conformes à ce droit commun (1). Les rédacteurs des codes de Costa-Rica (art. 801), du Mexique (art. 654), du Pérou (art. 883), de Buenos-Ayres (art. 1369) (2), de l'Uruguay (art. 1379), du Chili, (art. 1226) (3) se sont approprié cette disposition de la législation espagnole.

Parmi les risques à la charge des assureurs qu'énumère l'article 637 du code néerlandais figurent la prise, l'arrêt par ordre de puissance, la déclaration de guerre et les représailles. Mais les assureurs sont affranchis de ces risques par la clause *franc d'hostilités* (art. 647) ; lorsqu'un navire ou des marchandises, assurés avec cette clause, ont été hostilement saisis ou retenus dans un port ils sont censés être pris en mer, et les assureurs sont déchargés de la même manière. La police d'Amsterdam (v. Von John, p. 7) ne diffère pas en ce point du droit commun hollandais. De même au Portugal (art. 1752 et 1765 c. port.).

Nous avons déjà cité (t. IV, n. 1047) l'article 715 du code Brési-

(1) Sauf la restriction suivante : « Correran sin embargo (*néanmoins*) de cuenta del asegurado los riesgos de guerra, si a los dièz dias de saberse en esta plaza su declaracion o principio de hostilidades, no se presenta a promover ante la compania las diligencias para pago del aumento de premio que le corresponda ». — La police de la Havane, tout en mettant au compte des assureurs (art. 2) la capture par des pirates, l'embargo par ordre du gouvernement, l'arrêt par ordre d'une puissance étrangère, les décharge (art. 3) des risques de guerre, des pertes causées par la violation ou par la tentative de violation d'un blocus, par la prise (*presa*), par la saisie ou la détention qu'occasionne la contrebande sous toutes ses formes. — (2) La police de Buenos-Ayres-Montevideo exempte l'assureur des pertes et dommages causés par le transport de la contrebande de guerre et par la tentative de violation de blocus ; elle reproduit en outre la restriction que nous avons signalée dans les polices de Barcelone et de Malaga. — (3) Cette disposition de la loi chilienne est reproduite par les codes de Guatemala, du Honduras et du Salvador. — La police de Valparaiso, tout en mettant à la charge de l'assureur les risques et dommages causés par la déclaration de guerre (moyennant surprime), les décharge des risques *que procedan de embargo per orden de Gobierno, retencion por orden de potencia estrana y represalias.*

lien. La police de Bahia et Rio Janeiro décharge les assureurs des risques de guerre, sauf convention contraire expressément énoncée dans une clause manuscrite (1). Celle de Rio Grande do Sul s'exprime à peu près dans les mêmes termes (2).

Les codes de la Turquie (art. 195) et de l'Egypte (art. 192) mettent aux risques des assureurs la prise, l'arrêt par ordre de puissance, la déclaration de guerre, les représailles. Mais, selon la police de Constantinople (art. 2), « les risques de guerre et d'émeute ne sont à la charge de la compagnie qu'autant qu'il y a convention expresse : dans ce cas, il est entendu qu'elle répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre et d'émeute ». D'après les articles 199 du code turc, 196 du code égyptien, « l'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises, sauf le cas de force majeure ». La police de Corfou-Syra décharge l'assureur des risques de guerre.

Les risques de guerre ne sont plus, dans le droit commun belge, à la charge des assureurs. Mais, d'après l'art. 178 §2 de la loi du 21 août 1879, « dans le cas où ils les ont pris à leur charge, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestations de gouvernements quelconques, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre». Le législateur s'est approprié les termes mêmes de la police d'Anvers (art. 1§ 2). « Dans le cas, poursuit la loi belge (art. 179), où l'assurance ne comprend pas les risques de la guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie *les conditions du voyage*. Toutefois si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra ». Art. 180. « Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer jusqu'à preuve du contraire ». Art. 181. « Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'art. 179». On lit enfin dans l'article 2 §2 de la

(1) Cf. V. von John, p. 25 (preso, detençoes de quaesquer povos ou potencia, guerra, hostilidades ou represalias, pilhagem e pirataria). — (2) V. von John, p. 231.

police d'Anvers : « Les assureurs ne sont responsables d'aucuns frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planches ».

Selon le droit commun allemand, l'assureur supporte « les risques de guerre et les décisions d'autorités souveraines » (art. 824 § 2 c. all). Nous avons déjà parlé des dérogations qui peuvent être apportées à ce principe en citant les articles 852 et 853 (v. notre t. IV, n. 1047). L'article 20 des *conditions générales* de Brême (1875) confirme l'article 852. On lit dans les mêmes *conditions* : « Quand les provisions de guerre ou demarine de guerre ont été assurées sous la dénomination générale de *marchandises*, l'assurance est réputée faite *seulement franc des risques de guerre* » (art. 25) et : « L'assurance faite à la condition que le navire sera *accompagné* suppose que le navire sera convoyé depuis le port de départ jusqu'à celui de destination. Pour toute partie du voyage que le capitaine fait volontairement sans convoi, l'assurance est faite *franc des risques de guerre* » (art. 33) (1). La police de Berlin sur facultés, que nous avons déjà citée, affranchit l'assureur des dommages causés par arrêts de prince, par saisie ou confiscation de la part d'une puissance ou autorité quelconque (art. 2).

D'après l'article 223 du code maritime suédois, l assureur est responsable, selon le droit commun...., 2° en cas de guerre ; 3° en cas de saisie ou de séquestre. Quand l'assurance est faite avec la clause « franc d'hostilités », l'assureur est déchargé des risques de guerre et des pertes de toute nature qui peuvent survenir à dater de l'interruption du voyage par suite de la guerre. Si l'assurance porte *exclusivement* sur les risques de mer, l'assureur ne devient pas responsable des pertes causées directement par les actes d'hostilité ; mais il répond de celles qui sont dues à l'empêchement ou à l'interruption du voyage par suite de la guerre (2).

Le droit commun finlandais met de même à la charge de l'as-

(1) *Junge* art. 40, ainsi conçu : « Si au lieu de destination ou dans un port de relâche, que la cargaison soit ou non déchargée, le navire est mis en quarantaine, l'assurance subsiste pendant la quarantaine sans que cependant les frais de quarantaine ni les dommages qui en résultent directement puissent donner lieu à un recours contre l'assureur. Quand un navire est envoyé à un port de quarantaine ou doit s'y rendre, l'assurance, à moins de convention contraire, subsiste sans interruption pour ce voyage, pendant la quarantaine et, après son expiration, pour le voyage au port de destination. Mais l'assureur n'est aucunement responsable des frais ainsi occasionnés et encore moins du dommage, déchet ou coulage des marchandises occasionnés par l'embarquement, le depôt ou l'assainissement des marchandises : il répond toutefois du feu pendant l'entrepôt des marchandises à terre ». — (2) Cf. art. 37 de la police de Stockholm (V. von John, p. 282).

sureur les dommages résultant d'une guerre ou des ordres d'une puissance (art. 207 c. finl.) (1).

Le lecteur sait déjà que, d'après les polices de Copenhague, l'assuré ne répond pas des faits de guerre ni de leurs suites (2).

Nous avons également expliqué, d'après l'ukase du 5 juin 1846, le sens de la clause « franc de tout risque de guerre », et nous renvoyons aux articles 13 et 14 de la police du Lloyd russe (sur facultés), du 12 juin 1870 (3).

On lit dans le code italien : « Les risques de guerre ne sont pas supportés par l'assureur, sauf convention expresse. S'il les assume sans détermination précise, il répond des pertes et des dommages causés aux objets assurés par hostilité, représailles, arrêts, prises ou molestations quelconques de la part d'un gouvernement ami ou ennemi, de droit ou de fait, reconnu ou non reconnu, et en général par tous les faits et accidents de guerre » (art 616). « L'assureur n'est pas tenu des frais de navigation, de pilotage, d'hivernage, de quarantaine ni d'aucune espèce de taxes ou de droits imposés sur le navire et le chargement » (art. 619). « Les assureurs, dit la police de Gênes (art. 4), sont exempts de l'arrêt par ordre de puissance, de l'interdiction de commerce et de tout risque de guerre, hostilités, représailles, blocus, prise, confiscation et molestation quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tout accident et fortune de guerre. Les assureurs sont également exempts des risques de tout événement résultant d'une violation de blocus » (4). Les polices de Trieste (5) contiennent une clause toute semblable.

La trente-quatrième résolution du congrès d'Anvers (septembre 1885) est ainsi conçue : « A moins de stipulation contraire, l'assurance maritime doit ne pas comprendre les risques de guerre ; mais, s'il survient un fait de guerre qui modifie les conditions du voyage, l'assurance des risques de mer doit ne cesser ses effets que lorsque le navire est ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra ».

(1) Cf. art. 213 c. finl., cité dans notre t. IV, n. 1047. — (2) V. notre t. IV, p. 413. — (3) V. von John, p. 273. — (4) V. des clauses analogues dans les polices de Messine (art. 4), de Naples (art. 1) et de Palerme (art. 1). V. von John, p. 163, 169 et 184. — (5) Police sur corps du Lloyd allemand (art. 2), police sur facultés du Lloyd allemand (art. 2), police du Lloyd autrichien (art. 2).

SECTION II.

TEMPS ET LIEU DES RISQUES.

1431. De ce que la perte arrive *sur mer*, il ne suit pas que les assureurs soient responsables ; il faut, de plus, qu'elle arrive dans le temps du risque. Comment le temps du risque doit-il être déterminé ? Nous avons incidemment effleuré cette question en commentant l'article 332. Le lecteur sait qu'il faut distinguer entre l'assurance à temps, l'assurance au voyage, l'assurance avec détermination du voyage et limitation du temps.

Quant au premier mode d'assurance, nous nous sommes expliqué. Le point de départ (*dies a quo*) est soit le jour fixé par la police, soit le jour *à fixer ultérieurement*, ou, si les parties ne se sont pas expliquées à cet égard, la date même de la police : le *dies ad quem* est le terme fixé par la convention. D'après un jugement de Marseille du 14 février 1884 (Rec. de M. 1884, 1, 130), les articles 328 et 341, que nous allons commenter, ne sauraient être applicables à une assurance sur corps à temps limité dans laquelle les risques doivent commencer à un jour qui sera ultérieurement fixé. Donc, si le navire *met à la voile* et vient à périr avant que les parties aient déterminé le commencement des risques, sa perte n'est pas à la charge des assureurs. Pour éviter des répétitions, nous renvoyons au n. 1317 (1).

Dans l'assurance au voyage, le temps des risques est déterminé comme il suit par l'article 341. « Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 328 pour les contrats à la grosse». Ainsi avait procédé l'ordonnance de 1681, qui renvoyait à l'article 13 du titre des contrats à la grosse.

Suivant la marche tracée par le législateur lui-même dans l'article 328, nous allons déterminer successivement le point de départ

(1) On lit dans la formule finale de la police « française » sur corps : « Faculté est accordée de faire cesser les risques avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois la prime nette qui deviendra alors exigible comptant ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques ».

et la fin des risques dans l'assurance sur corps et dans l'assurance sur facultés.

A. *Assurance sur corps.* Si nous appliquons à la lettre l'article 328, le temps des risques court « du jour que le navire a fait voile ». Ces expressions ne répondent plus aux nécessités de la navigation moderne, puisque le vapeur *ne fait pas voile.* C'est pourquoi, quant au vapeur, M. Weil (n. 65) propose de dire : *du jour où il aura démarré ou levé l'ancre.* Ce jurisconsulte entend par là même dans un sens assez large l'article 328 ; car, s'il suffit que le navire ait démarré, les risques ont commencé dès qu'il s'est fait remorquer en rade. C'est, en effet, ainsi qu'il faut interpréter le texte et, comme M. de Valroger (n. 1446), nous approuvons le tribunal de commerce de Nantes d'avoir jugé le 6 avril 1881 (1) qu'un navire est réputé en cours de voyage dès qu'il a levé l'ancre, alors même qu'il n'est pas encore sorti des bassins.

Le mot « jour » ne doit pas être entendu, c'est de toute évidence, dans un sens littéral. Le risque n'a pas commencé dès une heure du matin, si le navire n'a démarré qu'à onze heures du soir, mais seulement du moment où l'ancre a été levée.

Les parties peuvent d'ailleurs déroger à l'article 328 et, par exemple, faire courir les risques du moment où le navire arrivera dans un port déterminé. Dans ce cas, l'assurance ne s'est pas même réalisée si le sinistre survient avant que le navire ait atteint ce port (2).

En fait, la coutume des villes situées sur des rivières à une distance assez grande de la mer, telles que Bordeaux et Nantes, avait, depuis longtemps, substitué au terme légal le moment où le navire commence à prendre charge. « Les navires qui sortent de ces ports, remarque Lemonnier (3), font souvent une route assez longue et surtout assez périlleuse avant qu'il leur soit possible de mettre à la voile, et l'on pourrait, si la police n'avait pris soin de déroger au droit commun, soutenir que les assureurs ne doivent pas répondre des risques de cette partie de la traversée ». La police de Paris sanctionna cette dérogation au droit commun et la police française sur corps (art. 6) répéta que « les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre ».

Que décider, sous l'empire de cette police, si le navire part sur lest ? Les risques datent-ils du moment où le bâtiment a com-

(1) Rec. de N. 82. 1. 120. — (2) Trib. co. Seine, 13 juillet 1868. J. des trib. de co., t. XVIII, 8. — (3) I, p. 329.

mencé à prendre le lest, qui tient lieu de marchandises ? Non, d'après Lemonnier, parce que le lest n'est pas une marchandise, et que les dérogations au droit commun ne doivent pas être étendues. Cette solution nous paraît juridique.

Quand finissent les risques de la même assurance ? D'après l'article 328, « au jour où le navire est ancré ou amarré au port ou au lieu de destination ». *Au jour*, c'est-à-dire au moment. *Au port ou au lieu...*; il aurait suffi de dire : *au lieu*, puisque les risques peuvent cesser dans une rade ouverte, où le navire décharge. Pour discerner au juste ce lieu de destination, qui marque la fin des risques, quand la police indique non un port déterminé, mais un pays, une île, ayant plusieurs ports ou plusieurs rades, il faut, avons-nous dit (n. 1317), s'attacher moins à la géographie pure qu'à la pratique et aux usages commerciaux. Par usages commerciaux, nous entendons évidemment ceux du lieu où la police a été souscrite. Par exemple, un navire dirigé vers l'île de la Réunion est-il parvenu à destination dès qu'il a touché une de ses rades, comme la cour de Paris l'a jugé le 8 décembre 1840 (D. 41. 2. 172), ou peut-il toucher successivement à ses diverses rades sans cesser d'être protégé dans ce parcours par la police, comme la cour de Bordeaux l'a jugé le 14 mars 1853 (R. de M. t. 32. 2. 33) ? Les contractants ont pu très bien, sur l'une et sur l'autre place, employer les mêmes mots dans une acception différente : « Attendu, a dit la chambre des requêtes le 4 janvier 1854 (D. 54. 1 388), que, par une police d'assurance en date du 29 novembre 1849, il avait été convenu que les risques sur corps cesseraient cinq jours après que le navire aurait été ancré ou amarré au lieu de sa destination ;... attendu que, pour déterminer le sens de cette clause, la cour de Bordeaux s'est fondée sur les usages maritimes de la place de Bordeaux ; qu'il n'appartient pas à la cour de contredire une semblable déclaration... » (1).

La police de Bordeaux et l'ancienne poliee de Paris (2) subordonnaient la cessation des risques à cette double condition : 1° que le navire fût ancré ou amarré au lieu de sa destination ; 2° que cinq jours se fussent écoulés depuis qu'il avait jeté ses ancres ou attaché ses amarres. D'après la police « française » (art. 6), « les risques de l'assurance au voyage... cessent quinze jours (3) après que le navire a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à

(1) La cour de Bordeaux avait déjà statué de même le 11 avril 1834 (J. du P., t. XXVI, p. 420). Conf. une sentence arbitrale de MM. Ravez, de Saget et Duranteau, du 17 mai 1831. V. au surplus sur cet intéressant sujet Lemonnier, I, n. 237. — (2). V. Gabriel Lafond de Lurcy, p. 296. — (3) Trente jours, dit la police de Nantes (art. 8).

moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cesseront aussitôt ». Ces jours, qu'ils soient au nombre de cinq ou de quinze, sont des périodes de vingt-quatre heures comptées d'heure à heure, et datant de l'instant où le navire jette l'ancre (1). « Quelques heures de plus ou de moins accordées ou refusées à la durée des risques, a dit judicieusement Lemonnier, peuvent causer un grand préjudice aux parties ». Nous inclinons à penser que là où les conventions sont muettes, les jours fériés ne sont pas compris dans le délai, surtout si les parties ont dû s'attendre à ce qu'ils n'y fussent pas compris d'après les usages en vigueur au lieu de destination (2).

Sous l'empire du droit commun, pendant que l'on procède au déchargement de la marchandise et lorsque celle-ci est encore assurée, le navire ne l'est plus, et cependant il peut subir des avaries au moment où l'on débarque : c'est pourquoi la police française a prolongé de quinze jours la durée des risques.

En outre, il était malaisé de déterminer le moment précis où les risques du voyage d'aller prendraient fin, toutes les fois que le nouveau chargement serait commencé avant le débarquement entier de la première cargaison. D'après la police française, la réception à bord de marchandises destinées à un autre voyage met un terme aux premiers risques sur corps (3). Aucune équivoque n'est possible.

Lorsqu'il y a eu des avaries, les risques continuent pour les assureurs du navire, même après l'arrivée au lieu de destination et pendant tout le temps nécessaire aux réparations. « Attendu, a dit le 18 février 1861 la chambre des requêtes (4), que, s'il est vrai que l'explosion du baril à poudre, cause du second sinistre, s'est produite plus de cinq jours après l'arrivée du navire à Bombay et, par conséquent, après l'époque où, selon l'art. 6 de la police, le navire était censé avoir consommé le voyage de retour, il faut remarquer que le navire était arrivé à Bombay en état d'avarie ; qu'il devait recevoir une carène nouvelle ; qu'aussi longtemps que

(1) Lemonnier fait observer à ce propos que « l'heure précise du jet de l'ancre est, dans la pratique, régulièrement inscrite par le capitaine sur son livre de bord » (I, n. 234).— (2) V. notre t. III, n. 779, p. 475. Il a été jugé par la cour de Douai le 19 août 1853 (J. des ass., 1854, 97) qu'il fallait se conformer sur ce point spécial à l'usage des lieux où la police a été souscrite. Mais a-t-on pu, dans le lieu du contrat, faire abstraction des usages en vigueur au lieu de destination ? — (3) Mais, ainsi que Lemonnier l'a très bien aperçu (I, n. 226), l'embarquement d'une partie de la cargaison de sortie avant que le navire eût jeté l'ancre ne mettrait pas un terme aux risques sur corps. — (4) D. 61. 1. 366.

le navire est resté à l'ancre pour recevoir les réparations nécessaires, le voyage de retour a été suspendu et le voyage d'aller s'est trouvé prorogé... ». Le voyage n'est pas terminé, dans les rapports de l'assureur et de l'assuré, tant que l'exécution des obligations contractées par l'asssureur empêche le navire de reprendre la mer (1). Bien plus, quand le navire, après avoir mouillé au port de destination, en est éloigné d'après l'avis des experts et *doit* se rendre dans un autre lieu pour y être réparé, les assureurs sont tenus des avaries survenues pendant ce deuxième voyage, car elles ne sont que la conséquence des premières (2). Enfin, d'après un arrêt de Bordeaux (3), ce voyage indispensable étant fait pour le compte des assureurs, les loyers et vivres de l'équipage restent à leur charge. Les rédacteurs de la police française ont adhéré sans réserves à cette déduction juridique (4).

Toutefois, si les réparations pouvaient être faites au port de destination, l'assurance ne serait pas prorogée durant le trajet vers un autre port (5).

D'après l'article 7 de la police française sur corps, « la *quarantaine* est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois,

(1) Et, par une conséquence naturelle, les assureurs ne peuvent exiger une augmentation proportionnelle de prime en raison du temps couru depuis l'expiration de la police jusqu'à la fin des réparations (sentence arbitrale du 5 novembre 1876. R. du H. 1878. 2. 46). — (2) Bordeaux, 6 décembre 1830. D. 31. 2. 61. *Sic* Bordeaux, 28 février 1859. Rec. de M. t. 37. 2. 63. — (3) Même arrêt du 6 décembre 1830. — (4) Art. 18. « Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou dispendieuses, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui le concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime. Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun, à un moment plus opportun. Pendant les trajets faits spécialement, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller au port de réparation et en revenir, la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs ».— (5) Req. 20 janvier 1862. D. 62. 1. 416. Dans l'espèce, le capitaine n'avait fait aucune tentative pour essayer les dernières réparations de son navire à Melbourne, « où cependant les ressources ne manquaient pas ».

depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour. Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours. L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois. En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent pour chaque mois supplémentaire ».

On lit enfin dans la formule finale de la même police : « Si le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, il sera fait une remise de prime, le navire restant aux risques des assureurs. La remise sera du douzième de la prime annuelle stipulée, moins sept centimes et demi, retenus comme représentation des risques de port pendant la période de trente jours. Si le chômage se prolonge au-delà de quarante-quatre jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours ».

1432. B. *Assurance sur facultés*. D'après l'article 328, le temps des risques court « du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares pour les y porter ». Les risques courent, d'après l'article 4 de la police « française » sur facultés, du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée, tous risques d'allège pour transport immédiat de terre à bord ou de bord à terre étant à la charge des assureurs : c'est dire autrement la même chose.

La police ajoute : « Les risques de drômes ne sont pas à la charge des assureurs, sauf convention spéciale ». On n'a pas voulu et l'on ne pouvait pas assimiler aux allèges les trains flottants employés sur quelques rades ou au passage des barres.

Mais de ce que la police met à la charge des assureurs les risques d'allèges de terre à bord, il ne faut pas conclure que ceux-ci soient tenus au-delà du temps nécessaire pour l'embarquement sur les allèges et le trajet jusqu'à bord. Le tribunal de commerce de Marseille a pu très bien juger, le 22 octobre 1867 (Rec. de M. 1868. 1. 26), que, si une marchandise a été chargée le soir sur

une allège pour être embarquée sur un vapeur attendu le lendemain matin dans le port, les assureurs ont à bon droit décliné la responsabilité de l'avarie survenue pendant la nuit (1).

L'article 5 § 2 de la police de Bordeaux s'exprime ainsi : « Les risques de transport par allèges et gabares de terre à bord et de bord à terre dans les ports, rades *et rivières de chargement et de déchargement*, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen et à St-Nazaire pour monter à Nantes sont toujours à la charge des assureurs ». *Rivières de chargement et de déchargement*, cela veut dire, comme l'explique Lemonnier (2), que le transport par gabares, même dans les rivières, est à la charge des assureurs pourvu qu'il soit dans les usages et les nécessités de la navigation. Notre article, dit-il, ne parle point de toute rivière en général, mais statue en prévision de ce qui se pratique ordinairement (3). Cette réserve faite, le même jurisconsulte remarque à bon droit que la mention formelle des transbordements « au Havre, à Honfleur ou à St-Nazaire » n'a rien de limitatif.

A l'égard des marchandises, poursuit l'article 328, le temps des risques court « jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre ». Le code ne s'explique pas sur le cas où le débarquement aurait été retardé. S'il l'a été par la faute du capitaine et que l'assureur, selon le droit commun, ne réponde pas de la baraterie, cet assureur doit être évidemment exonéré après l'expiration des délais nécessaires pour décharger (4). Des navires sont employés, dans certains ports, comme magasins flottants : la mise en magasin doit-elle être assimilée à la délivrance dont parle l'article 328? A notre avis, les risques ont cessé pour l'assureur si la marchandise pouvait être effectivement mise à terre, mais non si la mise en magasin était nécessaire ou prévue par les intéressés (5). Les risques

(1) D'après un autre jugement de Marseille du 7 juillet 1873 (Rec. de M. 1873. 1. 259), le point de depart des risques des marchandises n'est pas devancé parce que des avances de frais pour le voyage de retour auraient été comptees au capitaine pendant le voyage d'aller. En effet la remise de ces avances ne peut pas engager les assureurs de retour avant que le voyage de retour ait commencé. — (2) I, n. 228. — (3) Mais on lit dans l'article 3 de la police de Marseille (sur marchandises) : « ... Il est permis au capitaine d'alleger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets ». — (4) *Sic* Em. Cauvet, II, n. 61. « Dans certains cas, remarque M. Cauvet (ib., n. 62), la nature de l'opération comporte un séjour plus ou moins prolongé de la marchandise à bord du navire. C'est ce qui a lieu, par exemple, dans les voyages pour les côtes d'Afrique, où il est d'usage de garder la marchandise à bord pour la livrer successivement et par parties à moins de frais ». — (5) Telle

continuent à courir pour l'assureur pendant le séjour de la cargaison dans un lazaret. car, ainsi qu'Emérigon (1) l'enseigne après Cleirac (2),« l'arrivée aux infirmeries ne termine pas le voyage » (3). Enfin plusieurs lieux de destination peuvent être indiqués dans la police soit comme alternatifs, soit comme conjoints : dans le premier cas, le risque prend fin quand le navire est parvenu à l'un des ports indiqués (4) ; dans le second, la logique exige que le risque continue à courir jusqu'au moment où le débarquement est complet (5). Dans cette seconde période comme dans la première, les risques d'allèges sont manifestement, selon le droit commun, à la charge des assureurs.

Les assureurs qui ont à leurs risques le transport de terre à bord et de bord à terre sont responsables de la perte arrivée par le flottage usité pour le chargement et le déchargement dans le lieu de la destination (6).

L'article 5 de la police « française » sur facultés est ainsi conçu: « Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs. Si le navire va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, il est payé une augmentation de prime de demi pour cent par mois depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour ».

1433. Nous avons déterminé plus haut le commencement et la fin des risques dans les conventions qui spécifient à la fois une durée de temps et un voyage déterminé. Nous renvoyons le lecteur au numéro 1317.

Mentionnons cette règle commune aux assurances sur corps et aux assurances sur facultés : si le voyage est déjà commencé au moment du contrat, les risques ne courent pour l'assureur qu'à partir de la date de la police, mais courent dès ce moment, sauf pacte contraire.

En 1753, un négociant s'était fait assurer *in quovis* 8000 livres en espèces qu'il attendait de Buenos-Ayres. En 1764, les assureurs demandèrent que les risques fussent déclarés finis ; mais l'assuré soutenait que les fonds n'étaient pas encore arrivés et que la police ne contenait aucun terme. Une sentence de l'amirauté de Paris, analysée par Pothier (7), déchargea les assureurs « sur le fonde-

paraît être la solution admise par lord Mansfield dans l'affaire Felly *v.* Royal E. Ins. co., 1 Burr. 349. *Junge* E. Cauvet, II, n. 63.

(1) Ch. XIII, sect. 18. — (2) *Sur le Guidon de la mer*, ch. IX, art. 15. — (3) Ainsi jugé par l'amirauté de Marseille le 12 novembre 1748 et le 30 juin 1752. — (4) Paris, 12 décembre 1840 et Mars. 14 nov. 1867. Rec. de M., t. 19. 2. 283; t. 39. 1. 10. — (5) *Sic* Em. Cauvet, II, n. 65. — (6) Rouen, 25 février 1873. S. 73. 2. 213. — (7) Traité du contrat d'ass., n. 63.

ment que les risques ne peuvent pas être éternels et que onze ans d'attente doivent suffire ». Cependant, remarquait à ce propos Emérigon, « s'il n'y a aucune fraude des assurés, la règle générale est pour eux. La loi n'a établi sur ce point aucun délai fatal, et les assureurs doivent s'imputer de n'avoir pas *limité le temps* de l'assurance » (1). Estrangin et Boulay-Paty avaient examiné cette question après la promulgation du code. Lemonnier (2) fit observer avec raison qu'elle ne comportait plus aucune difficulté depuis que l'article 432 avait déclaré prescrite par cinq ans toute action dérivant du contrat d'assurance. Les assureurs qui ne veulent pas attendre cinq ans n'ont qu'à limiter expressément la durée de leurs engagements. Nos lecteurs savent déjà que la police française sur corps fixe un délai de quatre mois, dans les assurances à prime liée, entre le voyage d'aller et le voyage de retour, sauf surprime en cas de prorogation (v. n. 1431). D'autres polices énoncent que, si le départ est retardé de plus de trois mois à dater de la souscription du risque, l'assureur aura la faculté d'annuler la police en retenant un quart pour cent à titre de risque (3).

1434. L'article 363 du code de commerce est ainsi conçu : « Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer de nouveaux risques ».

Ainsi qu'on vient de le voir (n. 1431), l'assurance peut être, même après l'expiration du temps, prolongée par les réparations, alors même que l'avarie n'aurait pas été constatée pendant la durée des risques, mais pourvu que sa cause se rattache au temps du risque.

Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut (n. 1317), l'expiration du terme ne libère pas toujours l'assureur, lorsque l'assurance a été faite avec indication de voyage, quoiqu'à temps limité. Les tribunaux, avons-nous dit, ne sont plus obligés de décider, comme sous l'empire de l'Ordonnance (l. III, tit. VI, art. 35), que, dans cette hypothèse, l'assurance couvre encore les risques du voyage moyennant augmentation de prime, nonobstant l'accomplissement du temps limité. Mais ils peuvent assurément le faire, en se pénétrant de l'intention commune, par exemple si le langage de la police démontre que le terme est seulement indiqué comme durée approximative ou probable du voyage (4). Le juge n'est pas même nécessairement obligé, quand il étendrait la garantie de l'assu-

(1) Ch. XIII, sect. II. — (2) I, n. 92. — (3) Cf. de Valroger, III, n. 1456. — (4) M. de Valroger (IV, n. 1688) propose l'exemple d'une assurance faite pour un voyage de Londres à Constantinople « estimé à deux mois ».

reur au voyage entier, d'accorder une augmentation de prime, notamment si la prime consiste dans une somme fixe ; encore une fois, tout dépend des conventions.

L'assurance à terme avec stipulation que si, à l'expiration de ce terme, le navire se trouve en mer ou dans un port de relâche, elle continuera, moyennant surprime, jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination, couvre ce navire tant qu'il n'est pas arrivé à destination et nonobstant l'expiration du terme convenu, encore bien qu'il ait été plus tard l'objet d'une seconde assurance devant produire son effet à la cessation de la première police : la cour de Rennes a jugé le 12 mars 1862 (1) et, selon nous, bien jugé que la seconde assurance était faite pour le cas où la première police viendrait à prendre fin par l'arrivée du navire au port de destination.

Une police d'assurance sur corps était ainsi conçue : « Si, à l'expiration du temps assuré, le navire est en cours de voyage ou en relâche, les risques seront prolongés jusqu'à ce qu'il soit ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination. Ne sera pas réputé en cours de voyage, quant à cette prolongation éventuelle des risques, le navire qui se trouvera dans un lieu de reste... ; les risques y prendront fin de plein droit à l'expiration du temps assuré. Sera réputé en cours de voyage le navire qui se trouvera dans un lieu d'escale... ». Le navire l'*Equateur*, après avoir mis à terre son chargement d'aller, avait effectué et complété son chargement de retour sur plusieurs points distincts du golfe de Californie (à Providencia, à Purgatorio, à Mulège), avec des délais de planche non fractionnés et moyennant un fret qui ne variait pas suivant les différents points de charge : la cour de Bordeaux jugea le 6 juin 1882 (2) que ces points ne pouvaient être considérés comme des escales (3), mais que, pendant tout le temps du chargement et jusqu'à ce que le navire eût quitté le dernier point de charge, il était véritablement dans un lieu de reste, partant que les risques du voyage de retour avaient commencé seulement pour l'assureur du retour à dater du moment où l'*Equateur* avait été définitivement expédié vers son port de destination (4).

Enfin, en matière d'assurance par polices flottantes, toute rela-

(1) S.1862.2.549. — (2) S.1883.2.154. — (3) « Le port d'escale est celui où le navire s'arrête, en cours de voyage, soit occasionnellement, soit par suite des conditions prévues, tant pour faire des vivres que pour prendre ou laisser des marchandises, et ce serait abuser du mot escale que d'en faire l'application au sujet d'un navire envoyé sur divers points d'une même région pour y prendre les éléments de son chargement ». — (4) Le pourvoi dirigé contre cet arrêt a éte rejeté par la chambre des requêtes le 15 janvier 1884. D. 84. 1. 290.

tion juridique ne cesse pas entre les assureurs et les assurés à l'expiration de la période convenue, et l'effet de la convention se poursuit, pour les aliments qui doivent s'y appliquer, jusqu'à l'extinction des risques, qui peuvent se prolonger au-delà de la période convenue et même ne commencer qu'après son expiration, conformément aux clauses de la police : c'est ce qu'a fort clairement expliqué, par un jugement du 29 août 1882, le tribunal de commerce du Havre (1).

1435. L'ordonnance de 1681 avait dit (l. III, tit. VI, art. 33) : « Lorsque les maîtres et patrons auront la liberté de toucher en différents ports ou échelles, les assureurs ne courront point les risques des effets qui seront à terre, quoique destinés pour le chargement qu'ils auront assuré, et que le vaisseau soit au port pour le prendre, s'il n'y a convention expresse par la police ». C'était de toute évidence, car les effets qui sont à terre ne courent encore aucun risque maritime. Mais on tirait de la règle une autre conséquence : c'est que « les risques des marchandises à prendre dans les escales se règlent de droit sur ceux que l'assureur a pris sur lui pour le chargement des marchandises dans le lieu du départ du navire » (2).

L'article 362 du code n'est pas calqué sur cette disposition de l'ordonnance : « Si le capitaine, dit-il, a la faculté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il y n'a convention contraire ». Qu'est-ce que cela veut dire ? Nous ne croyons pas, comme Locré, qu'on ait changé le texte de l'ordonnance pour en reproduire exactement la pensée. A notre avis, le législateur, tout en faisant supporter par l'assureur, au départ, les risques d'allèges, juge excessif de les mettre à sa charge pendant toutes les escales que peut faire le navire : les chargements et les déchargements, sans cesse renouvelés, eussent aggravé sa position outre mesure (3).

Le projet de révision imprimé en 1867 supprimait l'article 362 comme inutile. En effet, la convention contraire, autorisée par le code, est devenue la règle à peu près générale (Polices de Bor-

(1) Rec. du H. 1882. 1. 200. « ... Attendu, dit ce jugement, qu'en prenant pour seule condition d'aliment à la police un *avis* qui, le plus souvent, a pour objet un chargement probable et futur, les parties ont prévu que l'effet de l'assurance continuerait jusqu'à extinction des risques qui pourraient se prolonger au-delà de l'expiration de la police et même ne commencer qu'après cette date... ». — (2) C'est-à-dire, ajoutait Valin (sur l'art. 33), que, s'il a pris les risques des allèges destinees à porter les marchandises au navire, il en sera de même dans les escales. — (3) *Sic* Bédarride IV, n. 1365 ; Weil, n. 210, etc.

deaux, art. 5 ; du Havre, art. 23 ; de Paris, sur facultés, art. 4 ; police « française » sur facultés, art. 4, etc.).

1436. Aucun texte français ne détermine le commencement et la fin des risques dans l'assurance du fret à faire. Il faut donc, ainsi que je l'ai déjà conseillé, consulter la pratique des pays qui ont admis, avant le nôtre, ce mode d'assurance. Nous signalons aux juges français la formule d'Arnould, que ce jurisconsulte paraît avoir empruntée aux observations de lord Ellenborough dans l'affaire Forbes *v.* Aspinall (1). « Un intérêt assurable dans le fret (2) commence quand le navire et les marchandises sont placés pour la première fois dans une relation de fait et de droit telle que la survenance des périls assurés peut seule empêcher le résultat qu'on s'est proposé en créant cette relation ». Par exemple, le capitaine a traité pour le transport d'une cargaison, que le chargeur était tout prêt à charger au moment de la perte, le navire étant, de son côté, tout prêt à recevoir la marchandise, et l'un des risques prévus au contrat, en se réalisant, empêche seul cette « relation » de la chose transportable avec l'instrument du transport, qui devait produire le fret. Il me semble que, en France comme en Angleterre (3), le risque du fret à faire a commencé, quoiqu'aucune partie de la cargaison n'ait été mise à bord. On peut encore attirer l'attention de nos magistrats sur l'article 5 des conditions générales de Brême, ainsi conçu : « L'assurance sur fret commence et finit avec les risques du navire et des marchandises qui peuvent compromettre le fret ». Mais les risques du fret ne coïncident pas nécessairement, quant à leur durée, avec ceux du corps ou des marchandises. Par exemple, la relation prévue du navire et de la marchandise peut être anéantie par un accident prévu dans la police sur fret et non prévu dans la police sur corps, chacune des deux polices peut fixer le début des risques à une date différente, etc.

Il y a, selon M. Molengraaf, avocat à Amsterdam (4), intérêt assurable et par suite droit de se faire assurer dès que, par une convention valable, un fret quelconque est stipulé comme l'équivalant d'une certaine prestation ; par conséquent, le risque sur fret doit commencer à courir dès qu'un pareil contrat est conclu, en quelque endroit que le navire ou la cargaison se trouve à ce moment. « C'est là, dit avec raison l'éminent jurisconsulte, le principe général que toutes les législations doivent admettre. Il n'est

(1) 13 East, 323. — (2) Il s'agit ici du fret envisagé comme prix du transport des marchandises (cf. ci-dessus, n. 1356). — (3) Truscott *v.* Christie, 2 B. and B. 320 ; Parke *v.* Hebson, ib. 329, etc., etc. — (4) Etude sur le contrat d'affrètement, publiée dans la *Revue de droit internat.*, ann. 1882, p. 61.

pas indispensable de limiter le risque au voyage qui fait gagner le fret ; mais, si l'on veut le faire, la règle est simple ; le risque doit commencer dès que le capitaine a commencé l'exécution de l'obligation dont il s'est chargé et pour laquelle il a stipulé le fret ». Il faut donc, pour déterminer si le risque de l'assurance sur fret a pu commencer, résoudre deux questions préalables : « Y a-t-il une convention sur le fret ? a-t-on fait quelque chose pour exécuter cette convention » (1) ?

En France, comme dans tous les pays du monde, le risque dans les assurances du fret à faire expire naturellement alors que le fret est acquis.

1437. Nous avons parlé plus haut (n. 1318) des polices au voyage, à temps et mixtes, en droit anglais : nous avons, en outre, cité les termes mêmes de la police statutaire anglaise. Selon la clause *at and from*, ci-dessus mentionnée, les risques commencent sans retard, pendant que le navire est encore au port (2) : si le navire est simplement assuré *from a port*, les risques ne commencent pas avant qu'il ait levé l'ancre (*until the ship sails on her voyage*) (3). De même aux Etats-Unis (4). D'après les principes du pur droit anglais, les risques de l'assureur sur corps se prolongent jusqu'au moment où le navire arrive sauf à son port de destination, mais cessent aussitôt qu'il y est amarré (5). De même aux Etats-Unis (6). Mais le lecteur sait déjà que, d'après la police sta-

(1) Mais il ne faut pas donner à cette formule, dejà très large, un sens démesurément extensif. Dans l'affaire Montgomery *v.* Eggington (3 T. R. 362), les juges anglais condamnèrent les assureurs à payer tout le fret dans les circonstances suivantes : une assurance sur le fret avait été contractée et le fret taxé à 1500 livres ; le navire périt alors qu'il n'y avait à bord que des marchandises valant 500 livres *comme fret*, le surplus des marchandises étant sur le quai, prêt à être chargé. Molengraaf fait observer que, dans les mêmes circonstances, l'art. 829 du code allemand (v. ci-dessous, n. 1437) ne donne à l'armateur que 500 livres. Les tribunaux français pourraient, à notre avis, se conformer à la jurisprudence anglaise. Mais, aux Etats-Unis, Phillips va plus loin : il suffirait, selon lui, pour que le risque de l'assureur sur fret commençât, que le navire eût fait voile vers le port de chargement en vue d'y prendre une cargaison et que le propriétaire eût les fonds ou le crédit nécessaires pour se la procurer, s'il était d'ailleurs établi qu'il y eût moyen de trouver le chargement. Nous n'irions pas jusque-là, la relation entre le navire et la marchandise ne nous paraissant être, dans cette hypothèse, qu'éventuelle.— (2) Motteux *v.* London Ass. co., 1 Atkyns, 548 ; Palmer *v.* Marshall, 8 Bing, 79.— (3) Pittegrew *v.* Pringle, 3 B. and Ad. 514. — (4) Kent, III, p. 307. — (5) Arnould, I, p. 416. *Sic* Stone *v.* Mar. Ins. co. Ocean, limited, of Gothenburg, 1 Exch. Div. 81, 85. — (6) Phillips dit (n. 969) : The risk on a vessel under a policy to a place generally without any provision as to her safety there, terminates on the vessel being safely anchored at her port of destination, in the usual place and manner (Bill *v.* Mason, 6 Mass. R. 313).

tutaire anglaise, les risques sur le navire continuent « jusqu'à ce qu'il soit resté à l'ancre pendant vingt-quatre heures en toute sûreté » (v. n. 1318) (1). On retrouve la même clause dans la police générale (sur corps) du Lloyd aux Etats-Unis (2). En droit anglais, le navire n'est définitivement ancré que s'il est à même de recevoir ou de livrer le chargement (*as to have an opportunit y of unloading and discharging*) (3). Il n'y a pas plus de règle fixe en Angleterre qu'en France lorsque la destination indiquée est non un port déterminé, mais un pays ayant plusieurs ports ou rades : tout, dit Arnould (4), dépend des circonstances. Aux Etats-Unis, il a été jugé, dit Phillips (5), que, lorsqu'une assurance est faite pour *les Barbades et marché*, le navire est couvert par la police jusqu'à ce qu'on ait déchargé toute la cargaison (6). Mais le jurisconsulte

(1) Un navire avait été assuré pour le voyage de P... à Newcastle on Tyne « et, dans ce point, pour quinze jours après l'arrivée ». Le bâtiment, arrivé à Newcastle on Tyne, déchargea sa cargaison, fut affrété pour un nouveau voyage, reçut une partie du chargement et alla s'établir sur un autre point du même port afin de compléter le chargement : là, il reçut des avaries à la suite d'une tempête. Il a été jugé dans l'affaire Gamblese *v.* Ocean Ins. (*J. du dr. intern. priv.* III, p. 178) que l'assurance s'appliquait à un voyage déterminé ; que ce voyage avait pris fin au moment où la cargaison avait été déchargée et que l'assureur n'était pas responsable. — (2) V. dans l'ouvrage de Phillips le numéro 968, où le jurisconsulte traite la question suivante : Insurance to a port and « until the vessel shall have been there moored *twenty-four hours* in safety », presents the question : what is being moored in safety ?

Pour que le risque de l'assurance sur corps n'expire pas avec les vingt-quatre heures qui ont commencé à l'ancrage ou au mouillage au point d'arrivée, il faut qu'il y ait danger présent et non simple menace. Par exemple, la crainte d'un gros temps ou le danger d'une saisie à laquelle le capitaine aurait exposé le navire pour avoir importé de la contrebande n'empêcheraient pas l'assurance de prendre fin. Mais il a été jugé qu'elle subsistait alors que le navire était arrivé au port dans un état d'avaries tel qu'il n'avait été maintenu à flot pendant quelques jours qu'à grand peine et avait fini par sombrer, et dans une affaire où la douane russe avait mis les scellés dès l'arrivée, sur les panneaux du navire, les papiers ayant été sur le champ envoyés à l'autorité supérieure pour être soumis à un examen dont le résultat fut une condamnation (Marshall, I, p. 265). En droit anglais, il faut prendre en considération, non au départ, mais *à l'arrivée*, en vue de déterminer l'état de sûreté nécessaire pour que l'assureur soit dégagé, non seulement le danger matériel, mais le danger légal.

(3) Arnould, p. 412. Il ne suffirait pas que le navire fût resté sur ses ancres avant son admission à la quarantaine et en vue de cette admission (Waples *v.* Eames, 2 Str. 1243). — (4) p. 416. — (5) I, n.960.— (6) Maxwell *v.* Robinson, 1 Johns, 333.

ajoute qu'il faut restreindre cette interprétation des conventions au commerce des Indes occidentales.

Pour déterminer, en Angleterre, le début et la fin des risques dans l'assurance sur facultés, on a récemment amendé comme il suit la formule de la police statutaire : « commençant l'aventure sur lesdites facultés ou marchandises depuis le chargement sur ledit navire... y compris tous les risques d'embarcation et gabare et autres jusqu'au navire et à partir du navire... (1) ». L'ancienne police, qui ne mentionnait pas les risques de gabare, indiquait le chargement sur le navire (*loading*) comme point de départ des risques, et la nouvelle a conservé le mot *loading* nonobstant l'addition de cette clause. La jurisprudence en a d'abord conclu, par une interprétation très littérale, qu'une police au voyage est inapplicable à des marchandises, si celles-ci n'ont été chargées au point de départ du voyage et que, par conséquent, sauf pacte contraire, elle ne couvre pas les marchandises mises à bord avant l'arrivée au point de départ ou dans les lieux d'échelle subséquents. Mais les tribunaux anglais et américains sont arrivés à éluder l'application de cette règle en admettant, par une fiction, l'existence d'un nouveau chargement lors même qu'il n'y aurait eu qu'un simple remaniement de la cargaison dans le port où commence l'assurance (2). La police est d'ailleurs réputée autoriser le chargement dans les lieux d'échelle subséquents, lorsque, faite en vue d'un voyage de trafic, elle contient la clause « *to touch, stay, trade* (3), etc., » ou toute autre du même genre (4). Les risques sur facultés ne cessent pas, aux termes de la police statutaire, jusqu'à ce que les marchandises aient été mises à terre en état de sûreté (*until the same be discharged and safely landed*) au lieu de reste : un débarquement temporaire commandé par l'usage local

(1) Les conséquences dommageables des moyens, tels que palans et ponts volants, employés pour transporter les marchandises du quai à bord, sont donc supportées par l'assuré (Algernon Jones). — (2) La question est particulièrement délicate pour les chargeurs qui se proposent de débarquer dans le lieu de décharge leurs marchandises d'entrée au fur et à mesure des occasions favorables tout en composant leur chargement de sortie et qui veulent, par une seule et même assurance commençant dans ce lieu, couvrir en même temps et les retours qu'ils pourront y prendre et ce qui leur restera de leur cargaison d'entrée. On obtient ce résultat soit à l'aide de clauses manuscrites stipulant, par exemple, que le chargement d'entrée sera considéré comme chargement de sortie après vingt-quatre heures de mouillage en état de sûrete au lieu d'arrivée, soit par la formule *wheresoever loaded* (chargées dans quelque lieu que ce soit), qui fut conseillée aux assurés par lord Ellenborough dans l'affaire Gladstone *v.* Clay (Arnould I, p. 381). — (3) Toucher, faire échelle, trafiquer. — (4) Arnould I, p. 382.

ou par la nécessité n'y mettrait pas un terme. Selon la jurisprudence anglaise, le débarquement d'une partie des facultés assurées, même accompagné du chargement de marchandises destinées au voyage de retour, ne termine pas les risques, de même que le maintien à bord d'une petite partie des marchandises assurées pour le voyage d'aller ne suffit pas pour les prolonger : de là l'emploi de la clause *until complete discharge* qui protège jusqu'au bout n'importe quelle fraction des marchandises appartenant aux assurés sur cargaison d'entrée. Le transbordement des marchandises n'équivaut pas davantage au déchargement, comme terme des risques (1). Les risques d'allèges sont à la charge de l'assureur quand même le trajet à faire dans les embarcations serait assez long pour constituer lui-même un petit voyage (2). Si toutefois les embarcations appartiennent au réceptionnaire des marchandises, les risques tombent à sa charge (3). Enfin, nul délai n'étant imparti par la police statutaire pour le déchargement, l'usage et le sens commun en déterminent la mesure (4).

Quant à la détermination du temps des risques dans l'assurance du fret à faire, en Angleterre et aux Etats-Unis, nous renvoyons le lecteur aux numéros 1356 et 1436.

Nous avons cité dans notre tome V, p. 269, l'article 2598 du code canadien auquel on renvoie formellement dans le titre de l'assurance maritime (art. 2496).

L'art. 761 du nouveau code espagnol renvoie, pour la détermination du commencement et de la fin des risques, à l'article 733, inséré dans la « section » des contrats à la grosse. Par conséquent les risques courent : pour le navire, du moment où il prend la mer jusqu'à celui où il est ancré dans le port de sa destination; pour les marchandises, du moment où elles sont chargées sur la plage ou sur le môle du port d'expédition jusqu'à celui où elles sont déchargées sur le port de consignation. Le code de Costa-Rica (art. 811) renvoie de même à l'art. 775 (placé dans la section des contrats à la grosse), qui s'exprime dans les mêmes termes (5). Ainsi procèdent les codes du Mexique (art. 663) et du

(1) Donc, s'il a été nécessité par un cas de force majeure, les risques continuent à la charge de l'assureur. — (2) Comme celui de Cronstadt à Pétersbourg, qui est de 30 kilomètres. — (3) Sauf usage contraire. — (4) Ainsi des tribunaux anglais ont regardé comme couvert par l'assurance d'entrée, un mois après l'arrivée au lieu de destination sur la côte d'Afrique, le chargement qui devait être troqué contre de la gomme, les naturels n'ayant encore apporté aucune partie de gomme au navire, qui fut capturé ayant encore à bord le chargement d'entrée. — (5) Sauf cette différence insignifiante : tandis que le code espagnol dit : « à partir du moment où le navire prend la mer, » le code de Costa-Rica, qui date de 1850, dit encore : « du moment où le navire met à la voile ».

Pérou (art. 895) (1), du Chili (art. 1227), du Honduras (art. 1224), de Guatemala (art. 1100), du Salvador (art. 1144) (2). Le code espagnol de 1885 ajoute : « Dans les assurances à terme fixe, la responsabilité de l'assureur cesse au moment où expire le terme stipulé » (art. 762).

Si l'assurance est faite sur le navire, dit le code hollandais, les risques courent, pour l'assureur, du moment où le chargement des marchandises est commencé ; et, si le navire prend du lest, du moment où commence le chargement du lest (art. 624). Ils finissent vingt-un jours après l'arrivée au port de destination et plus tôt si les dernières marchandises ont été déchargées avant l'expiration de ce délai (art. 625). Si le navire est assuré pour l'aller et le retour ou pour plusieurs voyages successifs, l'assureur court les risques sans interruption jusques et y compris le vingt-unième jour après la fin du dernier voyage ou jusqu'au complet déchargement, s'il est opéré avant ce terme (art. 626). Quant aux marchandises, les risques commencent au moment où elles ont été transportées sur le quai pour être chargées sur le navire, et finissent quinze jours après l'arrivée du navire au lieu de destination, plus tôt si les marchandises ont été déchargées et placées sur le quai avant ce délai (art. 627). Le temps des risques court sans interruption, même quand le capitaine a été dans la nécessité de recharger, après avoir déchargé dans un port de relâche pour faire radouber ou réparer son navire. Il finit dès que le voyage est rompu dans les conditions indiquées par la loi ou dès que l'assuré a donné l'ordre de décharger les marchandises ou enfin dès que le voyage est terminé (art. 628). Si le capitaine est empêché par des causes légitimes de décharger les marchandises dans le délai de la loi ou si l'assuré ou son consignataire est empêché d'en prendre livraison, sans que le retard soit imputable à l'un ou à l'autre, l'assureur répond des risques jusqu'à la fin du déchargement (art. 629). A l'égard du fret assuré, les risques commencent à mesure et

(1) Cf. notre t. V, n. 1170. — (2) « Si la police, dit l'art. 1227 du code chilien, reproduit par les trois autres codes, ne fixe que le commencement et la fin des risques, ils seront censés commencer et finir pour les assureurs aux époques que détermine l'art. 1196. Dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse, les risques commencent et se terminent pour les assureurs au moment où ils commencent et finissent pour le prêteur selon la loi ou la convention notifiée aux assureurs ». L'art. 1196 décide que les risques courent : pour le navire du moment où il met à la voile jusqu'à ce qu'il ait mouillé dans le port de destination ; pour les marchandises du moment où elles sont chargées sur les allèges ou autres barques au port d'expédition jusqu'au moment où elles sont débarquées à terre au port de destination.

dans la proportion du chargement des marchandises qui doivent le fret, et finissent quinze jours après que les marchandises sont arrivées au lieu de destination pour y être déchargées, ou plus tôt, si le déchargement a lieu avant cette époque (art. 630). Quant aux sommes prêtées à la grosse, les risques commencent et finissent, pour l'assureur, du moment où commencent et finissent les risques dont répond le prêteur lui-même, et ces risques sont déterminés soit par la loi, soit par la convention des parties dûment notifiée à l'assureur (art. 631). Si le voyage est rompu après que les risques ont commencé à courir à la charge de l'assureur, ces risques continuent, après la rupture, pendant quinze jours pour les assurances sur facultés, pendant vingt-un jours pour les assurances sur corps, ou se terminent plus tôt, si les marchandises ont pu être déchargées avant ce délai (art. 632). A l'égard du profit espéré, les risques commencent et finissent en même temps que sur les marchandises elles-mêmes (art. 633). Ces prescriptions légales peuvent être modifiées par le libre accord des contractants (art. 634) (1).

La section IV, tit. XIV, livre un., part. II du code portugais (art. 1736 à 1749) reproduit à peu près textuellement ces dispositions (2).

Le chapitre IV du titre des assurances maritimes, dans le code brésilien, contient les règles suivantes : « A défaut de convention, les risques sont au compte de l'assureur, dans l'assurance sur corps, du moment où le navire lève la première ancre, et finissent quand le navire est ancré et amarré dans le port de destination, au lieu désigné pour le déchargement s'il se trouve chargé, et au lieu où il a pris fond s'il est seulement sur lest » (art. 702 c. brésil., reproduit par les codes de Buenos-Ayres, art. 1360, et de l'Uruguay, art. 1370). « Lorsque le navire est assuré pour le voyage de retour ou pour plusieurs voyages, les risques courent sans interruption, pour le compte de l'assuré, depuis le commencement du premier voyage jusqu'à la fin du dernier » (art. 703 c. brésil., reproduit par les mêmes codes, art. 1361 et 1371) (3).

(1) A l'égard des assurances fluviales, les articles 688 à 693 posent des règles différentes pour la durée des risques. — (2) V. néanmoins quelques nuances de rédaction dans les articles 1736, où le législateur portugais parle à la fois de l'assurance sur marchandises et de l'assurance sur victuailles ; 1740 qui débute par les mots « sendo o seguro de mercadorias feito por todo o risco » ; 1746 qui reproduit l'article 632 du code hollandais, mais seulement jusqu'aux mots « pendant vingt-un jours pour les assurances sur corps ». — (3) Les codes de Buenos-Ayres (art. 1363) et de l'Uruguay (art. 1372) ajoutent : « Dans les polices d'assurance pour les voyages d'aller et retour, sont compris les risques assurés

Dans l'assurance du navire pour son séjour dans un port (*por estada em algun porto)*, les risques commencent à courir depuis que le navire s'est ancré ou amarré dans le même port, et finissent au moment où il lève l'ancre pour suivre son voyage (art. 704 c. brésil., à peu près reproduit par les codes de Buenos-Ayres, art. 1363, et de l'Uruguay, art. 1373). A l'égard des marchandises, les risques courent du moment où on les embarque sur les quais ou sur le bord de l'eau (*a borda d'agoa*) du lieu de charge jusqu'au moment où elles sont déchargées au port de décharge. Les risques courent sans interruption quand même le capitaine serait dans la nécessité de décharger *em algun porto de escala o de arribada forçada* (1) et cessent alors quand le navire est rappelé, que l'assuré donne l'ordre de ne pas recharger les marchandises ou que le voyage s'achève au port de relâche (art. 705 c. brés., reproduit par les codes arg., art. 1364 et urug., art. 1374) (2). Les risques sur le fret assuré commencent au moment et à mesure que les effets qui paient le fret sont reçus à bord pour être chargés, et ils s'achèvent dès qu'ils sortent du navire et à mesure qu'ils en sortent, à moins que par convention expresse ou suivant l'usage du port le navire ne soit obligé de recevoir le chargement au bord de l'eau et de le déposer à terre pour son compte : dans ce cas, les risques du fret correspondent aux risques des marchandises mêmes (art. 707 c. brés., reproduit par les codes arg., art. 1365, et urug., art. 1375). Les risques de l'assureur sur les sommes prêtées à la grosse commencent au moment où commencent, pour le prêteur, les risques du contrat de prêt maritime auquel se réfère l'assurance (art. 708 § 1 c. brés., reproduit par le code arg., art. 1366, et par le code urug., art. 1376). Dans l'assurance du profit espéré, les risques suivent le sort des effets auxquels s'applique le profit (art. 709 c. brésil., reproduit par le code arg., art. 1367, et par le code urug., art. 1377) (3).

qui se réaliseraient dans les escales intermédiaires, quand même cette stipulation aurait été omise ».

(1) Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay disent :... « dans un port de relâche pour réparer le navire ». — (2) L'art. 706 du code brésilien est ainsi conçu : « L'assurance étant contractée sur des marchandises à transporter alternativement par mer et par terre, rivières ou canaux, sur des navires, barques, charriots ou à dos de bêtes de somme, les risques commencent quand les effets sont livrés au lieu où ils doivent être chargés et finissent quand ils sont déchargés sains et saufs (*a salvamento*) dans le lieu de leur destination ». — (3) Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay ajoutent : « ils commencent et finissent de la même manière que les risques de l'assurance sur ces effets ».

Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques disent les codes de la Turquie (art. 186) et de l'Egypte (art. 184), les risques commencent et finissent dans le temps réglé (1) pour les contrats à la grosse. Les articles 208 et 207 du code turc, 205 et 204 du code égyptien reproduisent nos articles 363 et 362 (2). On lit dans la police de Constantinople (art. 10) : « Les risques acceptés par la société courent du moment où les marchandises quittent terre pour être chargées sur le navire ou dans l'allège; ils finissent au moment où les marchandises sont de nouveau mises à terre au port de destination. Si le déchargement èst différé sans nécessité par l'assuré, l'affréteur, le consignataire ou le subrécargue, le risque cessera pour la société au moment où le déchargement aurait été achevé, s'il n'avait pas eu de retard à subir. Les risques de transport par allèges à l'embarquement et au débarquement sont à la charge de la société ».

La loi belge du 21 août 1879 s'exprime en ces termes : « Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès et apparaux de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest (3) ; il finit au moment du déchargement ou vingt-un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai. A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre (4). A l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes » (art. 172) (5).

(1) Par l'art. 170 c. t., par l'art. 168 c. ég. — (2) Toutefois dans les articles 207 c. t., 204 c. ég., on lit, aussitôt après les mots « à bord du navire » : «... ou sur les gabares destinées à les y transporter ou à les débarquer ». — (3) La police d'Anvers dit : « du moment qu'il a pris à bord tout le lest nécessaire au voyage assuré ». — (4) La police d'Anvers ajoute : «... lequel déchargement doit avoir lieu endéans les vingt-un jours après l'arrivée du navire, à moins d'empêchement légal dûment justifié ». — (5) D'après un arrêt de Bruxelles du 3 mai 1864 (Rec. d'A. 64. 1. 170), interprétant la police d'Anvers, le risque d'allèges à la charge des assureurs est limité au cas où elles servent à transporter la marchandise du quai ou de la rade jusqu'à bord, et ne s'étend pas au cas où elles stationnent à l'embarcadère d'une compagnie de bateaux à vapeur et servent de lieu de dépôt provisoire en attendant l'arrivée des steamers ». D'après un autre arrêt, du 1er mars 1880 (Rec. d'A. 80.1.153), dans les polices d'assurance comme dans les ventes, les mots « embarque-

La police de Copenhague, sur facultés, s'exprime en ces termes : « Lorsqu'il n'en est pas autrement disposé, le risque commence à courir du jour où les marchandises sont arrivées à bord du navire ou sont apportées dans des bateaux, prames ou allèges pour être conduites au navire, et dure jusqu'à ce qu'elles soient parvenues au lieu de destination et y soient déchargées. Toutefois le risque cesse lorsque le déchargement n'est pas achevé dans les quinze jours qui suivent l'arrivée du navire ».

Code allemand. Dans l'assurance du navire au voyage, les risques courent pour l'assureur du moment où commence le chargement de la cargaison ou du lest ou, si le navire ne doit prendre ni cargaison ni lest, du moment du départ du navire. Ils finissent au moment où le déchargement de la cargaison ou du lest est achevé au port de destination. Si le déchargement est indûment retardé par l'assuré, les risques finissent au moment où ce déchargement aurait été achevé sans le retard (1). Si, avant la fin du déchargement, des marchandises ou du lest sont chargés pour un nouveau voyage, les risques finissent au moment où commence le chargement de la cargaison ou du lest (art. 827). Dans l'assurance des marchandises, du profit espéré ou du droit de commission à percevoir pour les marchandises transportées, les risques commencent au moment où les marchandises quittent la terre pour être placées sur le navire ou dans les allèges ; ils finissent au moment où les marchandises arrivent de nouveau à terre au port de destination. Si le déchargement est indûment retardé par l'assuré (2), les risques finissent au moment où, sans ce retard, le déchargement aurait été achevé. Pour le chargement et le déchargement, l'assureur répond des risques provenant de l'emploi d'allèges, conformément aux usages locaux (art. 828) (3). Dans l'assurance du fret, les risques commencent et finissent,

ment tel mois » signifient « embarquement terminé ». Donc la cargaison d'un navire dont le chargement a été terminé en avril est applicable à la police flottante stipulant un « embarquement avril-mai », quoique l'embarquement ait commencé en mars : le mot « embarquement » se rapporte à la mise des marchandises à bord du navire, non à la mise sur les alleges destinées à les y transporter, encore que les risques de ces allèges soient compris dans l'assurance.

(1) D'après l'art. 4 des conditions générales de Brême (1867-1875), ces risques finissent le vingt-unième jour après l'arrivée du navire au port de déchargement, à moins que le déchargement n'ait été terminé avant cette époque. — (2) Dans l'assurance des marchandises ou du profit espéré, par l'assuré ou par une des personnes indiquées dans l'article 825 § 4. — (3) Cf. condit. gén. de la police de Berlin sur facultés, art. 10 (Chaufton II, p. 430).

pour les événements auxquels le navire et, par suite, le fret est exposé, au moment même où ils auraient commencé et fini s'il s'était agi de l'assurance du navire pour le même voyage ; pour les évènements auxquels les marchandises et par suite le fret sont exposés, au moment où ils auraient commencé et fini, s'il s'était agi de l'assurance des marchandises pour le même voyage. Dans l'assurance du prix de transport des passagers, les risques commencent et finissent au moment où ils auraient commencé et fini, s'il s'était agi de l'assurance du navire. L'assureur du fret ou du prix de transport des passagers ne répond des évènements atteignant le navire qu'après que les contrats d'affrètement ou de transport de personnes ont été conclus, et, si l'armateur fait transporter des marchandises pour son propre compte, qu'autant que celles-ci ont déjà quitté la terre pour être chargées sur le navire ou sur les allèges (art. 829). Dans l'assurance de sommes prêtées à la grosse et des frais d'avarie, les risques commencent au moment où ces sommes sont avancées ou, si l'assuré lui-même a versé le montant des frais d'avarie, au moment où les sommes ont été employées ; ils finissent au moment où ils auraient fini s'il s'était agi d'une assurance des choses affectées au prêt à la grosse ou pour lesquelles ont été faits les frais d'avarie (art. 830). Les risques une fois commencés continuent de courir pour l'assureur sans interruption, durant le temps convenu ou pendant le voyage assuré. L'assureur supporte notamment les risques, même pendant le séjour dans un port de relâche ou d'échelle et, en cas d'assurance pour l'aller et le retour, pendant le séjour du navire dans le port de destination du voyage d'aller. Si les marchandises doivent être déchargées pendant quelque temps ou si le navire est mis à terre pour être réparé, l'assureur supporte les risques même pendant que les marchandises ou le navire se trouvent à terre (art. 831). Lorsque, après le commencement des risques, il y a renonciation volontaire ou forcée au voyage assuré, le port dans lequel le voyage s'achève est considéré comme remplaçant le port de destination quant à la fin des risques. Si, après la renonciation au voyage du navire, les marchandises sont transportées au port de destination autrement que sur le navire désigné, les risques commencés continuent de courir, même lorsque le transport a lieu en tout ou partie par terre. L'assureur supporte, en ce cas, à la fois les frais du déchargement antérieur, les frais de dépôt provisoire et les frais supplémentaires du transport ultérieur, même s'il est effectué par terre (art. 832) (1). Quand la durée de

(1) Mais il y a lieu de combiner les articles 831 et 832 avec les articles 818 et 820, sur lesquels nous reviendrons ultérieurement (art. 833).

l'assurance est déterminée par jours, semaines, mois ou années, le temps est calculé d'après le calendrier, et le jour de minuit à minuit. L'assureur supporte les risques pendant le jour *a quo* et le jour *ad quem*. Pour le calcul de l'heure, on se réfère au lieu où se trouve le navire (art. 834). Lorsque, dans le cas d'assurance du navire à temps, le navire est en voyage à l'époque fixée pour l'expiration de l'assurance, celle-ci est, à défaut de convention contraire, regardée comme prolongée jusqu'à l'arrivée du navire au prochain port de destination et, dans le cas où les marchandises y sont déchargées, jusqu'à la fin du déchargement. L'assuré a toutefois le droit d'écarter la prolongation par une déclaration faite à l'assureur avant que le navire soit en cours de voyage. Si l'assurance est prolongée, l'assuré doit payer la prime convenue pendant toute la durée de la prolongation et, si le navire n'a plus donné de nouvelles, jusqu'à l'expiration du délai de disparition (1). Si la prolongation est écartée, l'assureur ne peut pas, lorsque le temps fixé pour le défaut de nouvelles dépasse la durée de l'assurance, être poursuivi à raison du défaut de nouvelles (art. 835) (2).

Code suédois. Les risques à la charge de l'assureur courent : dans les cas où le navire et le fret sont seuls assurés et pour un seul voyage, de l'heure précise où le capitaine fait charger la cargaison ou le lest; quand l'assurance porte sur la cargaison, le profit espéré ou les avances sur marchandises, du moment où celles-ci sont enlevées du sol pour être chargées. Ils cessent de courir : dans le premier cas, quand le débarquement des marchandises est terminé, ou quand on peut dire qu'il le serait sans la négligence de l'assuré ; dans le second cas, encore quand le déchargement est terminé ou seulement retardé par la négligence soit de l'assuré, soit de celui qui reçoit les marchandises en son nom (art. 235). Dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse ou avancées pour réparation d'avaries, le point de départ et la fin des risques sont réglés comme par l'article 830 du code allemand (art. 236). Si l'assurance est faite pour l'aller et retour, les risques à la charge de l'assureur courent sans interruption, depuis le moment du chargement, au port de départ, jusqu'à ce que le navire, à son retour, ait été complètement déchargé. Si l'assurance de l'aller est distincte de celle du retour, les risques de la première cessent et ceux de la seconde commencent au moment où l'on charge le navire pour le retour, quand même on y aurait laissé une partie de la cargaison qu'il avait en allant (3) (art. 237). L'article 241 du code

(1) Cf. art. 866 et s. — (2) *Junge* art. 836 et 837 sur l'assurance faite alternativement ou conjointement pour plusieurs ports. — (3) Si l'assurance

suédois est calqué sur l'article 834 du code allemand. D'après l'article 242, quand, le navire étant devenu innavigable en cours de voyage, il y a lieu de transborder les biens assurés sur un autre navire, les risques commencés continuent à courir selon les règles tracées par l'article 832 du code allemand. Enfin lorsque,en faisant assurer un navire et des marchandises qui doivent voyager sous escorte, on a indiqué l'endroit précis où stationnent les bâtiments convoyeurs, l'assureur est responsable même dans le cas où le navire et les marchandises seraient capturés avant d'avoir pu rejoindre leur escorte (art. 243).

Code finlandais. Si l'assurance portant sur le navire et le fret a été faite pour un voyage désigné sans indication de la durée des risques, ceux-ci sont réputés commencer au moment où le capitaine embarquera des marchandises ou du lest, et cesser aussitôt que le déchargement des marchandises ou du lest sera accompli ou, dans le cas d'un retard causé par la négligence de l'assuré, aurait pu être achevé. Si l'assurance a été faite pour plusieurs voyages, on consultera les conventions. Si elle a été faite non pour tel *et* tel, mais pour tel *ou* tel lieu, le temps des risques finira aussitôt le navire arrivé dans un des ports désignés (art. 191 § 1 et 2). Si l'assurance a été faite pour l'aller et le retour, le temps des risques court sans interruption du moment où le navire commence à prendre charge dans le port du départ jusqu'à celui où il a achevé de décharger après son retour. Si l'assurance a été accordée par l'un pour l'aller et par l'autre pour le retour, les risques de celui-ci courent du mo-

est faite pour des marchandises destinées à être débarquées soit dans un port, soit dans un autre, et que le navire, arrive à l'un des endroits désignés, y laisse tout ou partie de sa cargaison, la responsabilité de l'assureur cesse à ce moment même, et il garde la prime. Si la police porte que le débarquement s'effectuera en plusieurs fois et en plusieurs lieux, le capitaine peut laisser une partie de sa cargaison dans un lieu et garder le reste pour le débarquer au fur et à mesure ; la responsabilité de l'assureur ne cesse alors que lorsque le débarquement est complètement terminé au dernier des points indiqués, et dans les delais légaux ou conventionnels. Si le navire et la cargaison sont assurés l'un et l'autre pour le voyage, l'assurance vaut pour le voyage entier, quand même une partie de la cargaison aurait été débarquée sur un ou plusieurs points autres que le lieu de destination (art. 238). Quand l'assurance est faite à partir d'un lieu où le navire n'est pas encore parvenu, la responsabilité de l'assureur date du moment où le navire y arrive (art. 239 § 1). MM. Hoechster et Sacré traduisent ainsi l'art. 239 § 2: « Si l'assurance est faite alors que le navire est déjà en cours de voyage, elle commence à dater du jour que l'assuré indique comme ayant été le jour du départ ». Dans l'assurance « franc d'hostilites », la fin des risques coincide avec le moment où les circonstances de la guerre commencent a influer sur le voyage (art. 240).

ment où le capitaine a commencé à prendre des marchandises ou du lest pour le retour, lors même que la première cargaison n'aurait pas été entièrement déchargée. Si les risques d'une assurance doivent commencer après l'arrivée du navire dans un port désigné ou après son départ d'un tel port, le temps court du moment où le navire a levé l'ancre au départ ou a jeté l'ancre à l'arrivée (art. 192). Si des marchandises ou profits espérés ont été assurés pour un voyage désigné sans aucune clause conditionnelle, le temps des risques commencera du moment où les marchandises quitteront la terre ferme pour être embarquées, et finira dès qu'elles auront été déchargées et transportées à terre ou auraient dû l'être si aucune négligence de l'assuré n'y avait mis obstacle. Si l'assuré s'est réservé de décharger les marchandises dans l'un *ou* l'autre de différents ports, les risques cesseront aussitôt après le débarquement des marchandises assurées dans un de ces ports lors même qu'elles n'y auraient pas été toutes déchargées. (art. 193) (1).

Code russe. L'assurance du chargement contre tous les dangers commence au moment où la marchandise quitte le rivage et se prolonge jusqu'à son déchargement (2). Lorsque des marchandises en chargement sont embarquées à bord du navire ou lorsqu'au déchargement elles sont placées sur des barques de transport et qu'elles sont assurées contre toute espèce d'accidents, il doit être énoncé dans le contrat si elles sont soumises à l'assurance depuis le moment où elles quittent le rivage jusqu'à leur débarquement, sur quelque embarcation que ce puisse être (3). L'assurance d'un navire depuis un port désigné jusqu'à un autre port également déterminé commence du moment où il quitte le rivage ou sort du port jusqu'à l'instant où il jette l'ancre dans le port de sa destination, et même vingt-quatre heures après, à moins de stipulation contraire dans la police (4). Un délai de quinze jours est fixé pour le chargement et le déchargement des marchandises assurées, temps pendant lequel l'assureur reste responsable : passé ce délai, l'assuré perd le droit de réclamer une indemnité en cas de naufrage ou de perte, à moins de convention contraire (5).

La police grecque de Corfou-Syra fixe la durée des risques, dans les assurances sur facultés, de leur embarquement à leur débar-

(1) Si, au contraire, la réserve porte sur l'un *et* l'autre des ports énoncés, les risques continueront à courir jusqu'à l'entière décharge des marchandises assurées dans le port abordé le dernier (même article). L'article 194 détermine selon les règles tracées par les codes allemand et suédois la durée des risques des assureurs sur des sommes prêtées à la grosse ou sur les contributions aux avaries. — (2) Art. 902 (trad. et num. d'A. de St-Joseph). — (3) Art. 903. — (4) Art. 905. — (5) Art. 907.

quement au lieu de reste, mais en laissant pour le débarquement, selon les circonstances, un délai de dix ou de cinq jours (1), passé lequel, les cas de force majeure exceptés, l'assureur cesse d'être responsable.

Si le contrat d'assurance, dit le code italien (art. 611), ne détermine pas le temps des risques, on observe les règles suivantes. Dans les assurances à temps, les risques commencent à la date de la police et finissent au temps convenu. Dans les assurances au voyage, les risques commencent et finissent au temps marqué par l'article 601 (2). Mais, si l'assurance est faite pendant le cours du voyage, les risques courent depuis la date de la police. Si la décharge des marchandises est retardée par la faute du destinataire, les risques cessent pour l'assureur un mois après l'arrivée du navire au lieu de leur destination. L'article 622 du même code est calqué sur l'article 362 du code français (3).

1438. De ce que la perte arrive *sur mer*, il ne suit pas que les assureurs soient responsables ; il faut, de plus, qu'elle arrive dans le lieu du risque. Qu'est-ce, au sens juridique du mot, que le lieu du risque ? Nous avons effleuré cette question en commentant l'article 332. Le lecteur sait déjà : 1° en quoi le voyage diffère de la route ; 2° en quoi le voyage assuré diffère du voyage réel et du voyage légal ; 3° que l'assuré doit faire, en règle générale, son voyage en droiture ; 4° quelle est la portée des clauses

(1) V. pour de plus amples détails l'article 3 de cette police dans le recueil de V. von John, p. 70. — (2) V. notre tome V, p. 268, note 3. — (3) La police de Gênes renvoie au code de commerce pour la détermination du temps des risques. On trouve dans les polices de Naples et de Palerme la clause suivante : « Le risque des assureurs commence à la date de la présente police, sauf le cas où la direction croirait devoir le faire commencer plus tôt, et cesse au lieu du déchargement après les staries et les contrestaries accordées par le contrat d'affrètement. Quoi qu'il ait été stipulé, les contrestaries ne devront pas excéder dix jours ». L'article 9 de la police de Trieste sur corps (celle du Lloyd allemand, de Berlin) est ainsi conçu : « Nelle assicurazioni a viaggio, il rischio, per l'assicuratore decorre dal momento in cui il bastimento principia la caricazione delle merci, ed in difetto di questa, da quello in cui si scioglie dagli ormeggi o che leva le ancore per far vela. Il rischio stesso poi termina, se il bastimento è vuoto, 24 ore dopo seguito l'ormeggio o l'ancoraggio nel porto del destino, e s'è carico, appena finito lo scarico delle merci, ed in ogni caso 15 giorni dopo seguito l'ormeggio o l'ancoraggio, quand'anche lo scarico non fosse ancora ultimato. Nelle sicurtà fatte a tempo, o di andata e retorno, l'assicuratore correrà il rischio, anche per tutto il tempo della stazione del bastimento nei porti che toccherà cammin facendo ». *Junge* art. 9 de la police générale du Lloyd autrichien (V. von John, p. 291).

de « faire échelle », de « dérouter », de « rétrograder ». Pour éviter des répétitions, nous renvoyons au n. 1317.

L'article 351 du code de commerce, qui procède de l'Ordonnance (l. III, tit. VI, art. 27), dit : « Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau (et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré) ne sont point à la charge de l'assureur ; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques ». L'article 364, qui procède également de l'ordonnance (ib., art. 36), dit encore : « L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci ».

I. L'assureur a le droit d'exiger qu'on ne change pas le lieu du risque. C'est de toute évidence. La nature et l'intensité des risques diffèrent selon le lieu du risque. Qu'on veuille bien, par exemple, consulter, dans le résumé des décisions prises par la délégation de Marseille (édition du 15 mai 1884), le tableau des surprimes obligatoires, précédé de cette rubrique : « Les points de départ et de destination suivants, à moins qu'ils ne soient spécialement tarifés, donnent lieu aux augmentations ci-après », on apercevra comment les parties contractantes, en modifiant l'emplacement des risques, altèrent les conditions fondamentales du contrat. On fera la même réflexion à la lecture des clauses additionnelles qui terminent la police « française » sur corps (édition du 1er janvier 1886), à partir des mots : « Les navigations spéciales ci-après donnent lieu aux augmentations de primes qui suivent, lesquelles ne subissent aucune réduction quand il y a un découvert ou que le navire est assuré franc d'avaries... ». C'est encore ainsi que, d'après les conditions générales de la police de Hambourg sur corps, le navire assuré doit payer une prime supplémentaire de 1 1/2 0/0 pour tout voyage où il doublerait le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance (cf. art. 17 de la police de Gênes, etc.).

Qu'on ne dise pas : mais au lieu d'aggraver les risques, en les déplaçant, on peut aussi les atténuer. Outre qu'il s'engagerait d'interminables procès sur la question de savoir si les risques sont aggravés ou ne le sont pas, l'assureur a le droit de s'en tenir aux conventions formées, loi des parties contractantes.

II. Donc le voyage ne doit pas être changé par le fait de l'assuré.

La cour de cassation a, le 25 août 1874 (1), au rapport de M. Larombière, expliqué avec une magistrale précision de langage ce

(1) D. 75. 1. 161.

que le code de commerce (art. 351) entend par un changement de de voyage : « Le voyage est réputé changé, dit-elle, dès que le navire a pris charge et fait voile pour toute autre destination que celle du navire assuré : il est, en effet, défini et qualifié par les deux points extrêmes d'embarquement et de débarquement; il signifie, indépendamment de la route suivie, le trajet total de l'un de ces points à l'autre, et il présente, dans ces limites, un caractère de continuité et d'unité qui s'oppose à ce qu'il puisse être divisé en plusieurs fractions, correspondant à autant d'espaces intermédiaires auxquels s'appliquerait divisément le contrat d'assurance ; lorsqu'il y a changement de l'un des points extrêmes, il y a changement de voyage... ».

Il faut d'ailleurs, ainsi que je l'ai dit au n. 1317, consulter avant tout, pour la détermination des points extrêmes, les usages du commerce maritime. C'est par application de ces usages que, d'après un arrêt de la cour de Paris du 13 mars 1876 (1), le mot Manille, indiqué comme point de départ, peut être, en matière d'assurances, à Paris du moins, pris dans un sens générique et désigner toutes les îles Philippines sans distinction des ports généralement fréquentés.

Le tribunal de commerce de Marseille a tenté, le 18 mai 1875, de distinguer entre l'assurance pour un voyage déterminé et l'assurance qui garantit les risques de navigation « dans les mers et pour un temps convenus » ; les articles 351 et 364 ne lui paraissaient régir que les assurances au voyage, qui exigent une concordance exacte entre le voyage assuré et le voyage entrepris, « étant motivées par la convenance et la nécessité de donner aux contrats une application précise », tandis que la simple constatation de l'époque et du lieu de la navigation donnerait cette application à une assurance faite, comme dans l'espèce, « pour douze mois de navigation en Méditerranée et Océan et dépendances ». Ce jugement fut cassé le 8 août 1876, et devait l'être. Ainsi que le dit très bien la cour suprême, le code de commerce ne distingue pas entre les cas où l'assurance porte sur un seul voyage et celui où elle a pour objet une navigation qui doit s'accomplir dans un temps déterminé, dès que les lieux de la navigation permise sont eux-mêmes déterminés : dans une hypothèse comme dans l'autre, l'assuré ne saurait avoir le bénéfice de l'assurance qu'à la condition d'en respecter les termes. Il n'en serait autrement que si la convention n'avait pas déterminé les lieux de la navigation permise : dans ce cas, il faudrait évidemment s'en tenir aux limites posées par les articles 328 et 341 (2).

(1) *Gaz. des trib.* du 22 avril 1876. — (2) Lemonnier, I, n. 86.

S'il y a, pour la détermination des lieux de navigation permis, contradiction entre les clauses imprimées et les clauses manuscrites de la police, c'est évidemment à celles-ci qu'il faut s'attacher (1).

III. Un voyage allongé est nécessairement un voyage changé. Toutefois le Guidon de la mer (ch. IX, art. 12) avait dit : « Si aprés avoir fait voile il y a changement volontaire, l'asseureur ne court les risques, *sinon jusqu'à la hauteur et veue du lieu de reste*, contenu en la police et charte-partie... ». Emérigon, appliquant cette ancienne règle, enseignait que l'assureur est déchargé des risques *dès le moment* où, sans fortune de mer, il a dépassé ce lieu (2). Il voulait évidemment dire que, si le navire reçoit au lieu de reste l'injonction d'aller plus loin, les risques cessent seulement à partir de ce moment-là. Mais il est manifeste que l'assureur est entièrement déchargé à dater du départ, si l'assuré, dès ce moment, a *envoyé*, comme dit l'article 364, le vaisseau en un lieu plus éloigné. Emérigon lui-même approuve Roccus d'avoir écrit (3) que le capitaine a changé le voyage, *si cœperit secundum viaggium, licet non completum.*

Il aurait même suffi, d'après Roccus, que le capitaine se fût nolisé pour un autre endroit. C'était aller trop loin puisque si le capitaine, abandonnant son nouveau projet, s'en tient au voyage déterminé par la police, tout rentre dans l'ordre (4). *Dès que le navire a pris charge et fait voile*, dit l'arrêt de 1874, et non pas : *dès que le capitaine a eu l'intention de prendre charge et de faire voile*. Il faut que la résolution soit mise à exécution.

IV. Le raccourcissement du voyage peut mettre un terme aux risques comme il peut les laisser subsister.

Les risques cessent quand le voyage est à la fois raccourci et changé. Ils subsistent quand le voyage est raccourci sans être changé. « Attendu, a dit la cour de cassation le 17 décembre 1838 (5), que lorsque l'assuré, excipant des dispositions de l'art. 364, prétend qu'il y a eu voyage *raccourci*, il doit établir que, *sans s'écarter de la ligne qui lui avait été tracée par la police d'assurance*, il a terminé le voyage plus tôt que si le contrat avait reçu toute son

(1) Aix, 3 décembre 1879 (Rec. de M. 1880. 1. 153). D'après cet arrêt, quant la police d'un vapeur porte à la fois une clause imprimée garantissant les risques de navigation dans diverses mers et une clause manuscrite d'après laquelle le navire assuré est affecté au remorquage entre tels ports déterminés, celle-ci doit être regardée comme une stipulation en faveur des assureurs, non comme une simple déclaration de l'emploi du navire. Si celui-ci périt en dehors des voyages fixés dans la clause manuscrite, les assureurs sont irresponsables. — (2) Ch. XIII, sect. XIII. — (3) *Not.* 20. — (4) Emérigon, ch. XIII, sect. XIV. — (5) S. 1839. 1. 41.

exécution ; attendu qu'en cas de contestation sur ce point, il appartient aux tribunaux de décider, d'après les faits et les circonstances combinés avec les termes de la police d'assurance, si l'assuré s'est écarté des clauses du contrat ». Tel est, en effet, le *criterium*.

Le voyage raccourci est encore un voyage changé quand le navire est entré dans un port intermédiaire sans y avoir été autorisé par la police (1).

V. Nous avons mentionné plus haut (n. 1317) les clauses de faire échelle, de dérouter, de rétrograder, et nous avons tâché d'en préciser le sens. En général, les escales entraînent une surprime. Si l'on consulte le « résumé des décisions prises par la délégation de Marseille » (15 mai 1884), on verra que le taux des surprimes varie avec les lieux d'escale.

La cour de Paris, ayant à interpréter, le 27 avril 1872, la clause « que tous transbordements ou escales seront gratuits », décida que cette clause autorisait les assurés à conserver à Montevideo pendant un certain temps, jugé nécessaire à la continuation du voyage, des caisses expédiées en destination de Buenos-Ayres (2).

En principe, tout navire devant se rendre à sa destination par la voie la plus courte, la faculté d'escale accordée par la police ne doit pas être entendue dans un sens extensif. Ainsi, d'après un arrêt de la cour de Rouen du 27 novembre 1882 (3), lorsqu'une assurance est faite sur facultés à charger *dans les ports du Mexique*, sur le golfe, avec faculté (en outre d'une escale pour ordres) de faire toutes escales gratis pour les vapeurs et moyennant surprime pour les voiliers, les assureurs sont déchargés si le navire, après avoir pris une partie de marchandises dans un port *du Mexique*, se rend dans un port plus lointain, même situé dans le golfe, pour y débarquer des marchandises.

Quand un navire assuré pour un voyage d'aller et retour, avec

(1) Em. Cauvet, II, n. 14 : « Pour qu'il y eût voyage raccourci aux termes de l'art. 364, a dit la cour de Paris le 16 août 1837 (S. 1837. 1. 470), il faudrait non seulement que Nantes fût sur la ligne des risques tracée par la police, mais encore que le navire eût été autorisé par le contrat d'assurance à faire escale à Nantes, seule circonstance qui, hors le cas de force majeure, eût permis de le diriger sur ce port et qui eût legalement opéré un raccourcissement de voyage ». — (2) Et le pourvoi dirigé contre cet arrêt fut rejeté le 11 mars 1873, D. 74. 1. 352. Le tribunal de commerce de Marseille était allé bien plus loin en jugeant, le 11 juillet 1821 (D. v° Dr. mar., n. 1880), que la même clause conférait à l'assuré le droit de vendre sa cargaison au port d'échelle, de l'y remplacer et même d'y séjourner pour vérifier s'il pourrait ou non vendre plus avantageusement sa marchandise sur d'autres places. — (3) Rec. du H. 1882. 2. 275.

faculté de faire échelle, opère son retour d'un lieu d'échelle au port de départ, le voyage est-il raccourci dans les termes de l'article 364, ou changé ? Changé, d'après Estrangin; raccourci, d'après M. de Valroger. Nous adhérons à la seconde opinion : il en est de cette espèce comme des cas où le navire, après être allé au lieu de destination, s'arrête au retour dans un port d'échelle.

VI. Le lecteur sait déjà ce que c'est que le changement de route (v. ci-dessus, n. 1400).

Les assurés sont déchargés même des sinistres qui arriveraient dans la véritable route reprise ensuite par le navire (1).

Le capitaine qui pourrait avoir le droit de dérouter, pour éviter un péage établi contre le droit des gens, tout au moins si l'établissement du péage était postérieur à la formation du contrat (car on pourrait supposer autrement que les contractants s'étaient résignés à la taxe), n'a pas le droit de s'écarter de la voie ordinaire pour éviter un péage légitime et autorisé ; par conséquent l'assureur serait déchargé des risques (2).

VII. Le changement volontaire de navire, aux termes de l'article 351, fait également cesser les risques que l'assureur avait pris à sa charge (3).

En effet, s'il s'agit d'une assurance sur facultés, le navire est le lieu permanent du risque. Aucune autre détermination de lieu n'importe davantage aux assureurs. Pour s'en convaincre, on peut se reporter au tableau publié le 15 mai 1884 par la délégation de Marseille sous la rubrique « Surprimes sur marchandises chargées sur voiliers de cote inférieure à celles ci-dessous ».On y lit : « Augmentation de 1/2 sur navires de plus de 10 ans et de moins de 15 ans, qui ne seront pas cotés 3/3 au *Veritas Français*, AI noir, pour 9 ans au moins au *Lloyd's Register*, A au *Register Autrichien*, I-00 au *Registre Italien*, AI1 au *Norske Veritas* ou qui n'auront pas été nominativement agréés par les agents spécialement accrédités à cet effet ; pour les navires âgés de 15 à 20 ans qui ne seront pas dans les conditions ci-dessus, l'augmentation sera de 1 0/0 ; pour les navires âgés de plus de 20 ans la surprime sera à arbitrer, mais elle ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 1 1/2 0/0 en-deçà des caps et 2 0/0 au-delà des caps ». C'est très logique.

(1) Emérigon, ch. XIII, sect. XV. — (2) Emérigon, ib. — (3) D'après un jugement de Marseille du 8 juillet 1878 (Rec. de M. 78. 1. 214), le fait d'avoir embarqué momentanément, à la suite de pourparlers avec les assureurs, des marchandises sur un autre navire ne saurait constituer une prise de possession rompant le voyage et annulant la police si l'assuré croyait de bonne foi y être autorisé par les assureurs et si, apprenant le contraire, il les a fait recharger sur le navire employé au commencement du voyage. Mais c'est là une solution d'espèce, tout exceptionnelle, et qui confirme la règle.

On conçoit néanmoins que la convention des parties puisse, en cette matière, modifier le droit commun. Tel peut être, d'après l'arrêt précité de Paris du 27 avril 1872, l'effet de la clause énonçant « que tous transbordements et escales sont gratuits ». La cour d'appel va jusqu'à dire : « cette disposition est absolue et n'établit aucune distinction entre la réexpédition par navire à vapeur ou par navire à voiles ».

Il est encore plus évident qu'on ne peut pas, en principe, dans l'assurance sur navire déterminé, changer le navire, objet direct de l'assurance (1).

VIII. La plupart des auteurs examinent à ce propos si le changement de capitaine, non agréé expressément ou tacitement, fait, comme le changement de navire, cesser les risques de l'assureur. Oui, sans doute, en principe et sauf convention contraire (2). La police française sur corps rappelle et confirme cette règle du droit commun lorsqu'elle affranchit l'assureur, ayant garanti la baraterie, des faits de dol et de fraude du capitaine, si celui-ci a été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que le second.

Le changement de propriétaire des choses assurées rompt-il, *ipso facto*, l'assurance faite au profit d'une personne déterminée? On sait que la question est débattue (3). Toutefois il est certain que, en droit français comme en droit allemand, même si l'on se rallie à la solution proposée par le congrès international d'Anvers, l'assureur « ne répondrait pas des risques qui ne se seraient pas produits si l'aliénation n'avait pas eu lieu ».

Nous avons cité plus haut (n. 1328 *quater*) l'article 28 de la police française sur corps. M. de Courcy dit à ce propos (4) : « La personnalité des armateurs est certainement un des principaux éléments de l'appréciation du risque. Il y a des maisons respectées dont les assureurs garantissent volontiers tous les navires, même vieillis. Mais s'il survient un changement dans la propriété ; si, par exemple, les armateurs se débarrassent de leur plus vieux navire par une vente publique, le risque est dénaturé, il ne peut plus qu'être l'objet d'une négociation nouvelle, et les assureurs ne sauraient être tenus d'accepter comme client l'acquéreur quelconque, inconnu ou suspect. L'article 28 répond donc à une pensée de justice et à une nécessité professionnelle ».

IX. Les changements de voyage ou autres ne sont opposables

(1) Conf. ci-dessus, n. 1314 et 1400. — (2) Conf. ci-dessus, n. 1314, nos explications sur la nature et la portée des conventions contraires. — (3) V. pour les développements et la solution le n. 1328 *quater*. — (4) Comm. des pol. fr., p. 206.

à l'assuré que s'ils sont volontaires : le texte est formel. Nos lecteurs, sachant déjà ce qu'est le changement forcé (v. ci-dessus, n. 1400), savent par là même ce qu'est le changement volontaire.

Selon le droit commun, l'assureur, ainsi que l'enseigne Valin (1), est déchargé si les changements sont advenus par le fait non seulement de l'assuré, mais encore des préposés de l'assuré.

Le changement est-il présumé volontaire? Emérigon s'exprime en ces termes : « Vous dites que le navire est perdu. Je réponds que la perte est arrivée après la rupture du voyage assuré. Vous répliquez que le changement de route ou de voyage a été opéré pour cause nécessaire ; vous redevenez demandeur en cette réplique, de laquelle vous êtes, par conséquent, obligé de rapporter la preuve ». Tel est aussi notre avis (3).

X. « La prime entière, lors même que l'assurance n'a pas eu toute sa durée, est acquise à l'assureur, s'il a commencé à courir les risques ». Ce sont les expressions mêmes qu'emploie la cour de cassation dans son arrêt du 28 février 1865 (4). Il suffit, en effet, que les risques aient couru pendant quelques heures, quand l'assurance aurait été faite à terme pour une longue période. A vrai dire, on lisait dans l'avant-projet de révision (1865) : « Toutefois, si l'assurance est faite à l'année ou au mois, la prime sera proportionnelle aux risques courus, le mois commencé comptant comme fini ». Mais cette innovation ne fut pas maintenue dans le projet définitif, imprimé en 1867. Au demeurant, sous l'empire du code actuel, une seule chose est à vérifier : les risques n'auraient-ils pas été divisés? S'ils le sont, par exemple, quand une assurance a été faite pour plusieurs traversées moyennant des primes distinctes, chaque traversée doit être réglée à part. Mais, s'ils ne le sont pas, alors même que, l'assurance ayant été contractée pour un voyage d'aller et retour, la déviation s'est produite dans le trajet d'aller, la prime entière est due (5).

XI. Valin, sur l'article 36, tit. VI, l. III de l'Ordonnance, qui correspond à notre article 364, pose et traite, avec un grand luxe de développements, la question suivante. On a fait assurer 1000 livres sur un chargement destiné à aller d'un port d'Amérique à Marseille, et estimé 3000 livres. A Cadix, on décharge des marchandises pour 2000 livres. Pour le trajet qui reste à faire de Cadix à Marseille, l'assureur des 1000 livres en supportera-t-il tous les risques ou ne pourra-t-il pas raisonner ainsi : vous avez fait assurer 1000 livres sur un chargement qui en valait 3000 ;

(1) II, p. 77. — (2) Ch. XII, sect. XV. — (3) *Sic* Weil, n. 152. — (4) S. 65. 1. 192. — (5) Cf. de Valroger, IV, n. 1580.

j'étais donc assureur pour un tiers et, n'ayant couru qu'un tiers des risques jusqu'à Cadix, je n'en dois pas supporter plus d'un tiers de Cadix à Marseille. « Quoi ! s'écrie le jurisconsulte, parce que le chargement était de 3000 livres et qu'ainsi les parties, sans le savoir peut-être ou du moins sans intention de contracter une société, ont couru les risques de ce chargement, l'une pour les deux tiers, l'autre pour un tiers, il faudra nécessairement que cet ordre soit gardé jusqu'à l'arrivée du navire à sa destination ? Eh ! où est la loi qui l'ordonne de la sorte? » Il nous paraît indubitable, en effet, que le contrat subsiste jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés restant à bord.

XII. Le changement de voyage, de route, etc., est-il opposable à l'assuré quand il n'est imputable ni à cet assuré ni à ses préposés ? L'assuré, c'est, par exemple, le chargeur, et le changement est le fait propre du capitaine. L'assureur peut évidemment se prévaloir de l'article 351, puisqu'il ne répond pas, en principe, de la barateric, même envers les chargeurs (cf. n. 1417) (1). Mais que décider si le changement a été opéré ou prescrit par l'armateur lui-même, le chargeur ne répondant pas, selon le droit commun français, du fait de l'armateur ? La cour d'Aix s'est prononcée, le 26 juin 1879 (2), contre l'assuré, par ce motif que le chargeur (assuré contre la barateric) ne peut pas faire considérer, en pareil cas, le changement de voyage comme un acte de barateric. Mais c'est envisager la question sous une seule face. Il importe peu que le chargeur ne réponde pas du fait de l'armateur, si l'assureur voit altérer à son préjudice et sans nécessité les conditions fondamentales du contrat. C'est la situation juridique de cet assureur qu'il faut prendre en considération (3). A plus forte raison s'il avait déclaré, comme dans la police française d'assurance sur facultés (art. 1), ne répondre que des changements forcés de route, de voyage et de navire.

1439. Les principes du droit anglais sur le changement de voyage (*abandonment of the voyage*) ressemblent fort à ceux que nous venons d'exposer. La jurisprudence anglaise exige rigoureusement que le voyage assuré commence et finisse aux endroits spécifiés. L'assurance a été, par exemple, jugée caduque alors que les

(1) *A fortiori*, bien entendu, si le capitaine s'est conformé aux instructions du chargeur (cf. Req. 9 janvier 1872. D. 72. 1. 200). — (2) Rec. de M. 1880. 1. 56. — (3) Il est d'ailleurs évident que la question ne se poserait pas si l'assureur avait pris à sa charge tous les risques d'escales, transbordements et déviations ou même si la police se référait aux clauses du connaisssement, celui-ci réservant la faculté de faire échelle (trib. de Bordeaux, 26 août 1878. Mém. de Bord., 1878, p. 315). Cf. de Valroger, IV, n. 1578.

marchandises avaient été chargées au quai d'une bourgade qui, bien que se trouvant à neuf milles anglais du port désigné dans la police, faisait administrativement partie de ce port et ressortissait à la même douane ! De même pour le changement de route (*deviation*) : il a été décidé, dans l'affaire Gambles *v.* the Ocean mar. ins. co., qu'un trajet de quatre milles, accompli sans franchir les limites administratives du port de destination, pour chercher du lest, était un déroutement. Mais une distinction a été établie par les tribunaux anglais, quant au moment où les risques finissent, entre le changement de voyage et le changement de route : celui-ci vicie le contrat quand il est opéré, celui-là quand il est résolu (1). L'une et l'autre infraction le vicient d'ailleurs par elles-mêmes, quand elles procureraient un avantage à l'assureur. La relâche non justifiée, quand elle aurait lieu sur le parcours du voyage assuré, équivaut au déroutement. Mais la jurisprudence anglaise reconnaît quotidiennement que des voyages intermédiaires sont implicitement autorisés par les usages maritimes (2). Les retards indûment apportés à l'accomplissement du voyage ou même au départ sont assimilables aux relâches (3). Nous avons parlé plus haut de la clause qui permet de toucher et de faire échelle (*touch and stay*) et nous renvoyons le lecteur au n. 1418. Le changement de route ou de voyage dégage la responsabilité des assureurs, même des assureurs sur facultés, par cela seul qu'il ne provient pas de la force majeure, par conséquent alors même qu'il serait imputable à l'armateur.

Le projet de code civil pour l'Etat de New-York, en vigueur à Dacota et dans l'État de Californie, s'exprime en ces termes : « Lorsque le voyage considéré par la police est déterminé par les places où il commence et finit, le voyage assuré est celui qui suit la ligne de navigation fixée par l'usage commercial (4) entre ces

(1) Cette intention peut se prouver notamment par les expéditions du navire ou par la correspondance. L'assurance a été ainsi jugée caduque dans le port où elle devait commencer à courir, par suite de la résolution arrêtée entre le capitaine et l'armateur, manifestée par leur correspondance, de changer la destination du navire, alors que celui-ci n'avait pas même entièrement déchargé la cargaison qu'il avait apportée (Alg. Jones). — (2) Ainsi des tribunaux ont decidé que des navires assurés sur corps, fret et facultés, d'Angleterre à Terre-Neuve et de là au port de retour, avaient pu, sans préjudice pour cette assurance, se livrer à la pêche, dans l'intervalle des opérations de trafic en vue desquelles les navires avaient été armés, un usage général donnant cette latitude aux capitaines dans les expéditions faites pour commercer dans ces parages (A. Jones). — (3) V. pour de plus amples développements le *Bulletin de la société de législ. comparée*, t. VIII, p. 415. — (4) Bien que la police fixe les termes extrême et intermédiaire du voyage (*the ultimate and*

deux places » (art. 1468). « La déviation est l'abandon de la ligne du voyage assuré ou un retard déraisonnable à poursuivre le voyage, ou le commencement d'un voyage entièrement différent » (art. 1470). « Une déviation est légitime : 1° lorsqu'elle est causée par des circonstances sur lesquelles le capitaine et le propriétaire du navire n'ont aucun pouvoir ; 2° lorsqu'elle est nécessaire pour se conformer à une déclaration ayant le caractère de *garantie* ou pour éviter un risque, assuré ou non ; 3° lorsqu'elle est faite de bonne foi et que des motifs raisonnables ont fait croire qu'elle était nécessaire pour éviter un risque ; 4° lorsqu'elle est faite de bonne foi en vue de sauver des existences humaines ou de secourir un navire en détresse » (art. 1471). « Toute déviation non spécifiée dans le présent paragraphe est illégitime » (art. 1472). « L'assureur n'est responsable d'aucune perte arrivant à une chose assurée à la suite d'une déviation illégitime » (art 1473).

D'après le code civil du Bas-Canada (art. 2508), « l'assureur n'est pas tenu des pertes souffertes après une déviation ou un changement de risque fait sans son consentement, ou par le changement, contrairement à l'usage reçu, de la route ou du voyage du bâtiment, provenant du fait de l'assuré, à moins que, telle déviation ou changement n'ait eu lieu par nécessité ou pour sauver quelque vie en péril. L'assureur a néanmoins droit à la prime si le risque a commencé ».

Selon le droit commun espagnol, les assureurs ne répondent pas, sauf convention certaine, des évènements qui suivent : 1° changement volontaire de route, de voyage ou de navire sans le consentement formel des assureurs, 2° séparation volontaire d'un convoi, la navigation de conserve ayant été stipulée ; 3° prolongation du voyage jusqu'à un port plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat ; 4° dispositions arbitraires et contraires à la charte partie ou au connaissement, prises par ordre du fréteur, des chargeurs et affréteurs (art. 756). Si, par la volonté de l'assuré, les marchandises sont déchargées dans un port moins éloigné que le point extrême du voyage, la prime reste acquise à l'assureur, sans réduction (art. 763). Sont réputées comprises dans l'assurance, si la police ne les en a pas formellement exclues,

intermediate termini), elle n'exclut pas la faculté d'escale dans les ports où l'escale est autorisée by the course of navigation *or the usage of trade* (1876 Mc Call *v.* Sun Mut. Ins. co., 66. N. Y. 505 ; Unit. St. Digest. 1877). V. cependant dans le *Journ. du dr. intern. privé*, II, p. 385, un arrêt de la cour suprême des Etats-Unis, déclarant l'assuré non recevable à prouver que, d'après l'usage du commerce maritime, un bâtiment peut aborder deux fois à Cuba sans qu'il y ait infraction à la clause « de Liverpool à *un port* de Cuba et de là au port de déchargement qui sera ultérieurement indiqué ».

les escales qui seraient nécessaires pour la conservation du navire ou du chargement (art. 764). On trouve des dispositions analogues dans les codes de Costa-Rica (art. 802 § 1, 2, 3, 4, art. 814 à 816), du Mexique (art. 655, 666, 667), du Pérou (art. 885, 898 à 900).

Code chilien. Le changement de l'itinéraire ou du voyage, causé par la force majeure et fait en vue de sauver le navire ou son chargement n'éteint pas la responsabilité des assureurs (art. 1254). Le changement de navire pour cause d'innavigabilité ou par force majeure, après le voyage commencé, ne décharge pas les assureurs de la responsabilité que leur impose le contrat, quand même le deuxième navire serait d'un port et d'un pavillon différents, excepté toutefois si ce navire était ennemi (art. 1255 § 1). L'autorisation de faire escale confère au capitaine le droit de faire une quarantaine, de décharger, de vendre des marchandises au détail et même de faire un nouveau chargement, les risques courant toujours pour le compte des assureurs. Les marchandises chargées dans un port d'escale convenu sont subrogées, en ce qui concerne les effets de l'assurance, à celles déchargées dans le même port (art. 1258). Les assureurs ne sont pas responsables des pertes ou dommages provenant d'une des causes suivantes : 1° changement volontaire de route, de voyage ou de navire sans le consentement des assureurs ; 2° séparation spontanée d'avec un convoi, s'il a été stipulé que la navigation se ferait de conserve ; 3° prolongation du voyage assuré, jusqu'à un port plus éloigné que celui désigné dans la police... (art. 1260). De même au Honduras, au Salvador, à Guatemala.

Code hollandais. Tout changement volontaire de route et de voyage, si l'assurance est faite sur corps, tout changement volontaire de route, de voyage ou de navire (1), si l'assurance est faite sur fret, fait cesser la responsabilité de l'assureur, que la déviation soit le fait du capitaine ou qu'elle ait été ordonnée par le propriétaire du navire. Il en est de même pour les assurances sur marchandises, lorsque l'assuré a consenti au chargement pour une autre destination ou qu'il l'a ordonné (art. 638). Le changement volontaire de route ne consiste pas dans une déviation peu importante ; mais il est considéré comme accompli lorsque le capitaine,

(1) D'après un arrêt de la cour de Nordhollande du 28 juin 1875 (*J. du dr. internat. prive*, t. IV), lorsque l'assureur ne prétend pas que les objets assurés ont été transportés par un autre navire que celui désigne dans la police (ou que les objets étaient endommagés lors du chargement), le dommage constaté à l'arrivée doit être réputé survenu pendant le cours du voyage pour lequel l'assurance a été contractée.

sans nécessité ni utilité reconnue, sans motif dans l'intérêt du navire ou du chargement, aborde un port en dehors de la route ou prend une direction autre que celle qui est ordinairement suivie : s'il y a contestation à cet égard, le juge statue sur rapport d'experts (art. 639). Si le voyage est prolongé au-delà du lieu de destination indiqué dans la police, l'assureur est déchargé des risques, lors même que le nouveau lieu de destination serait sur la même route que celui désigné par la police, et la prime lui est acquise : le voyage continue à recevoir son plein et entier effet si le voyage est seulement raccourci (art. 653).

De même en droit portugais (art. 1753, 1754, 1777 c. portug.).

Code brésilien. L'assureur ne répond pas du dommage survenu par une des causes qui suivent : 1° le changement volontaire de la route ordinairement suivie pour le même voyage (déviation) (1); 2° le changement volontaire de l'ordre des escales que désigne la police, hors le cas de force majeure (2) ; 3° la prolongation volontaire du voyage au-delà du dernier port indiqué dans la police : si le voyage est abrégé, l'assurance conserve son effet sans que l'assuré ait le droit d'exiger une réduction de la prime ; 4° la séparation volontaire du convoi ou d'un autre navire armé, si la navigation de conserve a été stipulée... (art. 711) (3).

Les codes de Buenos-Ayres et de l'Uruguay déchargent également l'assureur des dommages survenus par une de ces causes : 1° le changement volontaire de route, de voyage ou de navire sans l'aveu des assureurs, quand même le nouveau navire ou la nouvelle route offrirait une plus grande sécurité ; 2° la prolongation volontaire du voyage... (comme à l'art. 711 § 3 c. brésil.) ; 3° le retard apporté par le capitaine, quoique pourvu de tout ce qui lui est nécessaire, à entreprendre le voyage assuré, au cas d'assurance sur corps et quille du navire ou sur le fret ; 4° la séparation volontaire d'un convoi ou d'un autre navire armé, la navigation de conserve ayant été stipulée, ou le maintien volontaire d'une séparation fortuite, quand l'occasion s'offrait de rejoindre le convoi

(1) D'après l'art. 680, le déroutement volontaire, c'est-à-dire opéré sans nécessité, vicie l'assurance pour le reste du voyage. Il y a déviation quand un navire relâche dans un port dont l'accès ne lui est pas permis, même si ce port est sur sa route, et quand il séjourne au port d'escale plus longtemps que d'usage. — (2) Mais, suivant l'art. 681, si la police designe différents points d'escale, il est loisible à l'assuré d'en changer l'ordre, pourvu qu'il ne fasse escale que dans les ports spécifiés en la même police. — (3) Le transbordement des marchandises sur un navire même étranger, même ennemi, ne fait pas cesser les risques s'il provient d'innavigabilité ou d'une force majeure survenue pendant le voyage (art. 717).

(art. 1370 c. arg., 1380 c. urug.). Les mêmes codes se livrent à des développements minutieux sur les escales et la clause de faire escale (1).

Les articles 196 et 209 du code turc, 193 et 206 du code égyptien sont calqués sur nos articles 351 et 364.

D'après la loi belge du 21 août 1879 (art. 182), « tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, ordonné *par l'assuré* (et toutes pertes et dommages provenant de son fait) ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques » (2). L'article 195 de la même loi est ainsi conçu : « L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci, *pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.* Toutefois l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolongation ou changement de voyage » (3).

Selon la convention de la compagnie d'assurances maritimes de Copenhague, confirmée le 2 avril 1850, à laquelle se réfèrent les polices modernes, le contrat est résilié s'il y a changement volontaire de route (4). Le propriétaire du navire ou le capitaine doit informer sans retard l'assureur du déroutement. Le change-

(1) Lorsque le navire est autorisé par la police à faire escale, l'assureur répond des risques non seulement pour les effets chargés au port de départ, mais encore pour ceux chargés au port d'escale ; et les marchandises achetées au port d'escale en remplacement de celles qui sont vendues sont subrogées aux premières en tout ce qui concerne l'assurance (art. 1325 c. arg., 1335 c. urug.). La relâche forcée et le déroutement par force majeure n'empêchent pas les risques de courir à la charge de l'assureur (1326 c. a., 1336 c. u.). Si la police désigne différents ports d'escale, sans en indiquer l'ordre, l'assuré peut changer l'ordre des escales, pourvu qu'il ne fasse escale que dans un des ports spécifiés par la police (art. 1327 c. arg., 1337 c. u.). Les art. 1328 c. a., 1338 c. u. sont calques sur l'article 639 du code hollandais. Enfin les art. 1329 c. a., 1339 c. u. disent : « Bien que, en règle générale, il y ait nullité de l'assurance des effets qui, devant être chargés dans un port, le sont dans un autre, l'assurance continue à être valable s'il n'y a eu ni dol ni fraude de l'assuré et si le chargement se fait dans un lieu voisin pour la plus grande sécurité ou pour épargner des frais ».— (2) L'art.182 ne s'occupe pas du cas où le changement est le fait du capitaine parce que, selon le droit commun belge (cf. art. 184), l'assureur garantit la barateric de patron. — (3) On a pensé, remarque M. Lyon-Caen, que, jusqu'à la prolongation ou au changement de voyage, le contrat a été observé et que, par suite, jusque-là, l'assureur doit être tenu. — (4) « Et, dans ce cas, l'assureur a droit à une indemnité de demi pour cent de la prime » (évidemment en sus de la prime).

ment forcé de route, par événement de mer, n'annule pas le contrat (1).

Code allemand. Lorsque, à la place du voyage assuré, un autre voyage est entrepris avant que les risques aient commencé à courir pour l'assureur, celui-ci est libéré de toute obligation dans les assurances du navire et du fret (2) ; dans les autres assurances, l'assureur ne supporte les risques du voyage entrepris que lorsque le changement de voyage n'a eu lieu ni par le fait de l'assuré ni sur son ordre ou avec son approbation (3). Si le voyage assuré est changé après que les risques ont commencé à courir pour l'assureur, celui ci ne répond pas des événements survenus après le changement du voyage. Il répond pourtant de ces événements quand le changement de voyage n'a eu lieu ni par le fait de l'assuré ni sur son ordre ou avec son approbation ou lorsqu'il a été nécessité par un cas de force majeure, à moins que celui-ci n'ait sa cause dans un risque dont l'assureur n'a point à répondre. Le voyage est changé dès l'instant où la résolution de diriger le navire sur un autre port de destination est mise à exécution, quand même le navire ne serait pas encore sorti de la route commune aux deux ports de destination. Cette disposition s'applique à tous les cas prévus tant dans le premier que dans le second alinéa de cet article (art. 817). Lorsque le commencement ou la fin du voyage sont indûment retardés par l'assuré ou en vertu de ses ordres ou avec son approbation, lorsqu'on s'écarte de la route correspondant au voyage assuré ou lorqu'on relâche dans un port dont l'entrée ne peut pas être regardée comme comprise dans le voyage assuré (4), ou lorsque l'assuré aggrave ou change les risques d'une autre manière, notamment quand il n'exécute pas une convention faite sur ce point, l'assureur ne répond pas des événements postérieurs. Il en répond cependant : 1° quand il appert que l'aggrava-

(1) Le capitaine et trois des principaux de l'équipage doivent alors affirmer sous serment le cas de force majeure. — (2) Pour justifier cette disposition, on a dit dans les conférences de Hambourg que le changement de voyage a lieu par le fait du capitaine, qui n'agit pas alors comme agent maritime et dont, par suite, l'armateur doit complètement répondre (note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz). — (3) Presque jamais, a-t-on pense, l'assure ne peut empêcher, dans ces assurances, le changement de voyage ; c'est pourquoi l'on exige une participation de l'assuré pour exonerer l'assureur. — L'assuré, dit l'eminent jurisconsulte allemand Lewis (II, p. 263), n'est réputé avoir approuvé le fait du capitaine que quand il ne s'y est pas opposé, pouvant le faire. — (4) C'est-à-dire, outre les ports formellement désignés, dans ceux où la relâche est d'usage. V. dans les *conditions générales* de 1867 révisées en 1875 l'art. 32 *in finc* et l'art. 44 § 3 *in fine*.

tion ou le changement des risques n'a pas pu exercer d'influence sur l'événement postérieur ; 2° quand l'aggravation ou le changement des risques a été causé par un cas de force majeure après que les risques avaient commencé à courir pour l'assureur, à moins que ce cas de force majeure n'ait sa cause dans un risque qui n'est pas à la charge de l'assureur ; 3° quand le capitaine a été contraint de changer de route par des considérations d'humanité (art. 818). Quand, lors de la conclusion du contrat, le capitaine a été désigné, cette désignation n'implique pas par elle seule la promesse que le capitaine dénommé conservera la direction du navire (art. 819). Dans l'assurance des marchandises, l'assureur ne répond d'aucun évènement quand ces marchandises ne sont pas transportées par le navire désigné. Il est cependant responsable dans la mesure fixée par le contrat lorsque, après le commencement des risques, les marchandises ont été transportées autrement que par le navire désigné sans l'ordre et sans l'approbation de l'assuré ou quand cela a eu lieu à la suite d'un accident, à moins que cet accident n'ait sa cause dans un risque dont l'assureur n'a pas à répondre (art. 820). — D'après les conditions générales de Brême (1875), « tout déroutement volontaire d'un navire, même en vue d'abréger le voyage, dégage la responsabilité de l'assureur sur corps et sur fret. Le déroutement n'annule l'assurance pour tout autre intéressé que s'il y a consenti » (art. 32 § 1 et 2) (1).

Les articles 218 et 219 du code suédois reproduisent à peu près textuellement les trois premiers alinéas de l'article 817 du code allemand (2).

Code finlandais. L'assuré ne peut modifier le voyage désigné ni exposer les choses assurées à d'autres risques que ceux prévus ou déterminés par la convention, sous peine de perdre tous ses droits

(1) *Junge* art. 42 § 3 des mêmes conditions : « Il faut encore indiquer dans quels autres ports ou quelles autres rades le navire assuré ou celui qui porte l'objet assuré a la liberté de s'arrêter ou de séjourner. Toutefois cet arrêt ou séjour fait sans la connaissance ou la volonté d'un des intéressés au chargement ne lui fait pas perdre le bénéfice de son assurance. Ne portent pas préjudice à l'assurance les escales ordinaires des bateaux à vapeur, opérations de chargement ou déchargement ni toutes autres opérations mentionnées sur les connaissements imprimés des sociétés de transport. Dans l'assurance d'objets à bord de paquebots-poste ou de navires de guerre, une désignation des ports intermédiaires n'est pas nécessaire : il suffit d'indiquer le port de départ et le port de destination ; un transbordement d'un navire de guerre sur un autre navire de guerre ne porte pas non plus préjudice à l'assurance. —

(2) Toutefois le code suédois spécifie que l'assureur ne répond pas des pertes survenues par le changement de voyage si les causes modificatives des risques n'ont pas influé directement sur ces pertes ou ne résultent pas elles-mêmes de mesures prises pour parer à des dangers prévus dans la police.

à une indemnité pour les dommages qui arriveraient ensuite. Si cela arrive par force majeure ou à son insu, son droit reste entier, excepté en ce qui concerne l'assurance du navire et du fret, si l'itinéraire a été changé avant le commencement des risques ; dans ce cas, l'assuré perd tout droit à l'indemnité, qu'il ait ou non eu connaissance du changement de route. Si un cas de force majeure oblige le navire à transborder des marchandises assurées, l'assuré, dès qu'il aura connaissance du fait, doit en informer l'assureur (art. 203). Si, pendant le voyage, quelque mesure a été prise qui n'ait que peu modifié ou augmenté les risques, l'assuré garde tous ses droits lors même qu'il aurait eu connaissance du fait, pourvu qu'il ait été de bonne foi et que, du reste, on ait lieu de présumer que les mesures prises n'ont pas été la cause du dommage (art. 204).

Code russe. Si un navire assuré, ayant mis à la voile pour la destination convenue, change de route sans nécessité, entre dans un port et périt, l'assuré perd ses droits à l'indemnité, s'il n'est pas prouvé que le navire n'a changé de direction que forcé par la tempête. la violence des vents, le manque de vivres, d'agrès ou par toute autre cause légitime. Mais, si la police comprend même les cas de ruse et de mauvaise foi, la compagnie est obligée de payer la marchandise qu'elle a assurée, comme si le dommage eût été occasionné d'une autre manière (art. 908).

Le droit commun grec ne diffère pas de notre droit commun (1).

Code italien. Les changements de route, de voyage ou de navire, provenant du fait de l'assuré, ne sont pas à la charge de l'assureur ; mais celui-ci gagne la prime, s'il a commencé à courir les risques. Le changement du capitaine ou du patron, même à la suite d'un congé donné par le propriétaire du navire, ne fait pas cesser les effets de l'assurance (2) (art. 617). L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise si l'assuré expédie le navire en un lieu plus éloigné que celui qui est indiqué dans le contrat, quoique sur la même route. L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci, le navire s'arrêtant dans un lieu où il pouvait faire échelle (*qualora la nave approdi in un luogo ove poteva far scala*) (art. 623). « Le voyage assuré pour l'aller et le retour, dit la police de Gênes (art. 9). ne peut pas être interrompu par des voyages intermédiaires sans une convention expresse » (3).

(1) Mais voir dans V. von John, p. 70, l'article 4 de la police de Corfou-Syra. — (2) Mais v. ci-dessus, n. 1426, la disposition prohibitive de l'art. 618 § 2. — (3) Nous signalons particulièrement au lecteur des articles 6, 7, 8 de la police générale de Trieste (Lloyd autrichien). V. von John, p. 290.

SECTION III.

EVALUATION DES OBJETS MIS EN RISQUE.

1440. Le risque de l'assureur ne peut pas dépasser la valeur de la chose en risque. L'assurance, même en ne promettant que l'indemnité du dommage, diminue et quelquefois efface la crainte de l'accident, du même coup la prudence qui l'éviterait. Que sera-ce donc si l'on ne se borne pas à supprimer l'intérêt à la conservation, mais si, par l'exagération des valeurs assurées, on lui substitue l'intérêt à la perte des choses? Des équipages entiers ont été engloutis, dit M. de Courcy (1), des villes entières ont pu être brûlées parce qu'une spéculation de lucre avait été tentée contre les assureurs. Il appartient au législateur et au juge de conjurer ce péril.

Mais il semble d'abord que les contractants aient à leur portée le meilleur et le plus commode des remèdes. Que n'évaluent-ils exactement, quand ils contractent, l'objet assuré ? Les assureurs ont le plus grand intérêt aux évaluations exactes et peuvent généralement s'en procurer tous les éléments, ayant à leur disposition des moyens d'information puissants et sûrs. Qu'ils évaluent donc et préviennent par là les exagérations coupables, par suite les incuries systématiques.

C'est évidemment cette pensée qui dicta les ordonnances de Barcelone, de 1435 et de 1458, et l'ordonnance de Philippe II, de de 1563, prescrivant d'évaluer les navires assurés, et qui inspira les anciens jurisconsultes allemands et suédois : Stypman (2), Kuricke (3), Loccenius (4), Marquardus (5), Wedderkop (6) regardaient l'évaluation du navire assuré comme obligatoire.

Mais il était bien difficile d'enchaîner, sur ce point, la volonté des parties. D'abord les évaluations ne sont pas toujours aisées, et l'on peut ne pas s'entendre. Faut-il recourir à des experts, comme l'ordonnance de 1563 le prescrivait ? Cela peut être onéreux et lent. A l'autorité publique, conformément à l'ordonnance de 1458 ? C'est la faire sortir de son rôle. En outre si la valeur au lieu du départ est susceptible d'estimation, les intéressés peuvent

(1) L'exagération des valeurs assurées, p. 7. — (2) p. 4, tit. VII, n. 314. — (3) p. 383. — (4) p. 982. — (5) I, p. 344. — (6) p. 134.

vouloir faire estimer exclusivement la valeur au lieu du sinistre, qui est en effet la mesure normale de l'indemnité. Or cette valeur ne peut pas être estimée d'avance ou ne peut l'être, du moins, que d'une façon conjecturale. Il était donc beaucoup plus simple de laisser les contractants agir à leur guise.

1441. Notre code de commerce ne prescrit ni ne conseille d'évaluer le navire ; il ne prévoit pas même qu'on doive le faire. Si l'on veut l'évaluer dans la police, comment et sur quelles bases l'estimation doit-elle être faite?

« L'évaluation d'après la valeur au lieu de départ, a dit M. Em. Cauvet (1), est généralement admise par tous les peuples qui considèrent comme nulle l'assurance sur le fret brut ou net ». Mais, en fait, il n'y a pas de corrélation nécessaire entre ce mode d'évaluation et cette prohibition Par exemple, en Angleterre où les polices sur corps sont généralement « évaluées » (*valued*), à raison des difficultés qu'offrirait après coup l'estimation du navire, en cas de sinistre, la « valeur est usuellement déterminée *by estimating the ship's worth to her owner at the outset of the risk* (2), en y comprenant les munitions et provisions, la mise dehors, les avances faites à l'équipage (3). La valeur ainsi calculée détermine le montant de la somme à recouvrer, quelles que puissent avoir été la détérioration du navire par l'usage (*wear and tear*) et la diminution des provisions au moment du sinistre, et quoique le sinistre ne précède que très peu la fin du voyage » (4). Qu'arrive-t-il? Selon les usages commerciaux du même pays, on assure le fret brut par une police distincte, et le montant intégral de ce fret brut peut être recouvré par l'assuré quoique les dépenses à faire pour le gagner aient été évitées par le sinistre : le propriétaire du navire, bénéficiaire des deux polices, recevra donc, ainsi que le constate Arnould lui-même, beaucoup plus qu'une indemnité (*far more than an indemnity*) ! Voilà, s'écriait Benecke (5), une grande excitation, pour beaucoup de gens, à convertir une perte partielle en perte totale. En effet, ce mode d'évaluation nous semble très-vicieux.

Valin en faisait ressortir très-clairement tout l'inconvénient, lorsqu'il disait (6) : «.. Ce n'est qu'en vue du fret qu'il peut faire que le prix donné au navire à son départ peut légitimement être stipulé toujours subsistant durant tout le voyage. Il serait en effet contre toute équité que l'assuré exigeât la valeur donnée à son navire qui a nécessairement diminué de prix, par le temps qu'il a

(1) I, n. 369. — (2) Mot à mot : *par l'estimation de ce que le navire vaut pour son propriétaire au début du risque.* — (3) Stevens, on Average, p. 190 ; Arnould I, p. 312. — (4) Arnould, ib. Shaw *v.* Felton, 2 East, 109. — (5) Principles of indemnity, c. ii. — (6) II, p. 59.

resté au voyage, par la consommation des victuailles et par les gages de l'équipage sans qu'il fût obligé de faire raison du fret appartenant au navire, jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. C'est là une sorte d'indemnité due à l'assureur en considération de l'obligation qu'il contracte de payer la valeur donnée au navire nonobstant le dépérissement naturel et inévitable auquel il est sujet ; *obligation qui sans cela serait absolumeut injuste et illicite* ».Dans ce système,le propriétaire du navire peut le faire assurer, sur le pied de la valeur au lieu du départ, nonobstant son dépérissement graduel, mais parce qu'on ne lui permet pas d'assurer la partie du fret qui représente ce dépérissement graduel et qu'il est tenu, s'il en subsiste quelque chose, d'en faire raison à l'assureur.

Les commentateurs du code ont pensé qu'on n'avait pas voulu s'écarter, en 1807, de l'ancienne doctrine et de l'ancienne pratique. C'est ce que Pardessus (1) explique avec toute la clarté désirable : « Dans la valeur du navire, dit-il, se trouvent compris non seulement le prix du corps, des agrès, des dépenses de radoub, mais encore, d'après l'usage constant en matière d'assurance, la valeur des munitions de bouche et de guerre, des avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour la mise hors, relatifs à l'expédition ; et, quoiqu'il soit certain qu'à la fin du voyage le navire vaudra moins qu'au départ, l'assureur *ne serait pas admis à prétendre une reduction* pour le dépérissement naturel que la navigation eût produit, même quand il serait arrivé à bon port. Le fret, qui représente ce dépérissement, est, en sa qualité de fret, compris dans le navire et rend, d'un côté, ce que la navigation enlève de l'autre : c'est par ce motif qu'en cas de délaissement il doit être abandonné » (2).

Toutes ces combinaisons de notre ancienne loi maritime n'allaient-elles pas être dérangées par la loi nouvelle qui permet d'assurer le fret ?

Déjà, dès 1862, J. V. Cauvet, sous l'empire des usages qui minaient peu à peu les textes de 1807, offrait aux propriétaires-armateurs, comme le type le plus complet qu'ils pussent se proposer, la combinaison d'une assurance du fret avec celle du corps en posant d'abord ce principe : « le fret rémunère les dépenses du voyage et l'usure éprouvée pour le navire ». « Si, par suite, ajoutait il, on fait assurer le fret *brut*, non seulement il n'y a plus de place à l'assurance des victuailles, que le fret comprend. mais encore le navire, réduit à sa coque, à ses agrès et apparaux, ne

(1) III, n. 816. — (2) *Sic* Boulay-Paty, III, p. 402 ; Bédarride, III, n. 1134.

doit être assuré ou payé en cas de sinistre que d'après la valeur qu'il aurait eue *au terme du voyage* : car, si l'assuré recevait *la valeur du jour du départ,* il trouverait dans le fret la compensation d'une moins-value qu'il ne supporterait pas; il aurait un avantage que ne lui aurait point procuré l'heureuse arrivée... L'assurance du navire et du fret se réalise ainsi dans des conditions légitimes par une assurance du fret brut et du navire *d'après sa valeur au lieu de destination* » (1). Toutefois ce praticien consommé reconnaissait presqu'aussitôt (2) que l'assurance du navire, même combinée avec celle du fret brut, pouvait être faite « d'après sa valeur au moment de la police et en établissant soit sur le chiffre de l'assurance, soit sur la somme à payer dans le règlement une déduction proportionnée à la longueur du voyage ».

Or la loi du 12 août 1885 permit d'assurer non le fret brut, mais le fret net. Quelle influence ce changement de législation allait-il exercer sur l'évaluation du navire?

L'article 5 de la police « française » sur corps, que nous avons cité au n. 1348, n'a pas été modifié dans l'édition de 1886. Aujourd'hui comme autrefois, ses rédacteurs se placent dans l'hypothèse où la valeur du navire est « agréée ». M. de Courcy, s'il commentait aujourd'hui cet article, répèterait encore qu' « un des principaux éléments de l'appréciation du risque lorsqu'il est proposé, surtout s'il s'agit d'un navire vieilli, est l'évaluation du navire », parce que « l'assureur voit l'âge, la cote, le tonnage, compare l'évaluation, se décide en conséquence » et, par exemple, « agrée l'évaluation si elle ne lui paraît pas excessive ». *La somme de... portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles, circonstances généralement quelconques, ainsi que sur les machines, chaudières du navire... estimés de gré à gré à...*, lit-on dans la formule générale annexée à l'édition de 1886. En outre cette « valeur agréée » comprend tout ce qu'elle comprenait avant la loi du 12 août 1885 (cf. n. 1348) (3).

Il semble d'abord étrange qu'elle comprenne encore « les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors », alors que ces mêmes dépenses sont désormais regardées comme charges du fret et qu'on lit dans la même police (art. 15 § 3) : « Les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage seront réputés charges soit du fret, soit de la subvention à gagner » (4). Mais

(1) Traité sur les assur. marit. I, n. 35. — (2) n. 36. — (3) V. une intéressante application de cet article 5 dans un arrêt de Bordeaux du 6 juin 1882 (D. 83. 2. 193), maintenu, sur pourvoi, par la cour de cassation, chambre des requêtes, le 15 janvier 1884 (D. 84. 1. 280). — (4) Cf. art. 20 *in fine* de la même police, édition de 1886.

d'abord il se peut qu'il n'y ait pas de fret à percevoir, par exemple si le navire est parti sur lest, ou que le prix du transport (ainsi qu'il arrive trop souvent pour nos frets de sortie) soit dérisoire et n'atteigne pas même le montant des dépenses énumérées en l'article 5 ; il se peut aussi que le fret ne soit assuré dans aucune de ses parties. Le législateur n'a pas interdit à l'assureur sur corps de prendre à sa charge les frais d'armement et mises dehors ; il a même prévu que l'armateur pourrait à la fois faire assurer, dans la police sur corps. les dépenses de l'expédition ; dans la police sur fret, la partie du fret excédant le montant de ces dépenses (1). Il n'a défendu que les assurances cumulatives (cf. n. 1348) (2).

1441 *bis*. Cette évaluation pourrait être faite, à la rigueur, d'après l'état probable du navire à l'arrivée, en tenant compte, comme le propose Benecke (3), de son âge, de son mode de construction, de la durée du voyage, de la saison où il s'accomplit. Mais ce mode d'estimation paraît généralement conjectural aux intéressés et l'on préfère, dans la pratique actuelle, le deuxième système d'évaluation proposé par J. V. Cauvet, qui consiste à prendre la valeur du navire au moment de la police en opérant, d'après les mêmes données, une déduction. Au fond, les deux procédés sont bien moins différents qu'ils ne le paraissent. « La déduction de la moins-value, remarque J. V. Cauvet (4), tient à l'essence du système d'assurance adopté et n'est pas assurable. *Elle devrait être faite, en réalité, sur le capital assuré*. Si elle est reportée dans le règlement, son caractère n'en doit pas être changé ». Tel est le mécanisme de la police française. Nous citerons ultérieurement l'article 20 qui organise avec un soin minutieux ce système de déductions opérées d'avance « sur le capital assuré ».

Cependant on ne peut plus raisonner aujourd'hui comme l'avaient fait Pardessus et les anciens commentateurs du code. Le lecteur saura bientôt que, l'article 386 ayant été abrogé, « le fret assuré cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire » (5). Mais quoi ! l'assureur sur corps privé du fret, qui lui était autrefois délaissé, n'aura-t-il pas le droit de se plaindre s'il doit néanmoins rembourser la valeur du navire *au départ* ? La loi d'août 1885 aurait singulièrement empiré sa situation !

(1) Cf. le rapport de M. Griolet, n. 1377. — (2) C'est par une application de ce principe que l'art. 5 § 2 de la police française sur corps autorise l'assureur du navire à réduire la valeur agréée du montant de toutes assurances faites séparément sur armement, victuailles ou mises dehors avant ou après l'assurance du navire. Cf. trib. de St Brieuc, 17 dec. 1880. Rec.du H. 1883. 2.176. — (3) Principles of indemnity, t. I, ch. IV. — (4) I, n. 36. — (5) Ce sont les expressions employées par l'art. 21 de la police française sur corps (édition de 1886).

Si l'assureur peut déduire d'avance et, pour ainsi dire, à forfait, dans la police, tout ce qui représente le dépérissement naturel, pourquoi ne le pourrait-il pas, au lendemain du sinistre, en faisant constater le dépérissement après coup? Nous touchons à une question brûlante et qui a suscité en 1885 de vifs débats au congrès international d'Anvers.

On trouve dans la vingt-septième résolution du congrès ce paragraphe final : « L'assureur du navire assuré au voyage ou à terme, à sa valeur au moment du départ ou au moment du commencement des risques ne peut contester la valeur assurée à raison d'une dépréciation survenue en cours de voyage ». Cette décision nous paraît regrettable. « Bien qu'en général les assurances sur corps ne soient guère conclues que pour une année avec faculté de renouvellement, remarque M. Lyon-Caen (1), la valeur du navire peut diminuer par suite de circonstances exceptionnelles. N'importe-t-il donc pas que l'assureur puisse faire, en cas d'accident de mer, réduire l'évaluation? Nous le croyons. Autrement l'assuré a un intérêt à la perte du bâtiment. On ne voit pas, du reste, pourquoi, à cet égard, l'assurance maritime sur corps serait autrement traitée que l'assurance contre l'incendie » (2). Nous nous associons pleinement à ces réflexions.

1441 *ter*. Nous préjugeons ainsi la solution d'une controverse plus générale. Si la valeur du navire a été exagérée dans la police, l'assureur sur corps peut-il en demander, dans tous les cas, la réduction après le sinistre?

Tout le monde reconnaît, à vrai dire, que les assureurs ont le droit de demander la réduction, même hors le cas de fraude, si la police les y autorise explicitement ou implicitement. Par exemple, dans l'affaire sur laquelle ont statué successivement le tribunal de la Seine le 24 février 1873, la cour de Paris le 28 décembre 1874 et la cour de cassation (chambre des requêtes) le 12 juin 1876 (4), il y avait assurément lieu d'appliquer la clause d'après laquelle, « nonobstant toute valeur agréée, les assureurs peuvent toujours demander la justification des valeurs réelles et réduire, en cas d'exagération, la somme assurée ». Mais cette clause n'est pas habituelle (5). Il faudrait d'ailleurs raisonner de même « si l'évaluation portée au contrat n'avait pas été ratifiée et acceptée défini-

(1) Journ. du dr. intern. privé, t. XII, p. 619. — (2) En cas d'incendie, on considère la valeur de la maison au moment du sinistre pour fixer le montant de l'indemnité. V. le traité du contrat d'assurance contre l'incendie, par de Lalande, n. 459 et 460. — (3) Cf. trib. de St-Brieuc, 17 décembre 1880. Rec. du H. 1883. 2.176. — (4) D. 77. 1. 193. — (5) V. toutefois, dans une affaire d'assurance sur avances, un intéressant jugement de Nantes, du 10 juin 1885. Rev. intern. du dr. mar. II, p. 38.

tivement par l'assureur, s'il était constant qu'elle n'avait dû avoir dans sa pensée d'autre effet que de relever l'assuré de l'obligation de prouver la valeur par les moyens ordinaires ; s'il était établi qu'en l'agréant l'assureur n'a pas entendu en faire une clause de la convention » (1).

Mais il en est autrement, d'après un certain nombre d'auteurs et d'arrêts, si l'indication de la valeur est faite en des termes qui prouvent l'intention formelle d'en fixer le chiffre définitivement et à forfait (2). L'évaluation, dit-on, devient alors une clause intégrante de la convention, elle prend le caractère synallagmatique, car elle est déterminée par le concours simultané des volontés : l'assureur se l'est rendue propre ; il en a fait son œuvre ; il est lié par elle autant et de la même manière que l'assuré lui-même (3). Telle est d'ailleurs la tradition attestée par un arrêt du parlement de Paris du 26 mars 1672, par une sentence de l'amirauté de Marseille de 1764 et par l'opinion d'Emérigon (4).

Toutefois il est douteux qu'on puisse invoquer, dans ce système, une tradition constante. Pothier dit (5) : « Les assureurs doivent être admis à la preuve de la lésion quand même, par une clause expresse de la police, *ils auraient renoncé à demander une autre estimation que celle portée par la police*. Cette clause a été proscrite avec raison par *plusieurs sentences* de l'amirauté du Palais ». Emérigon nous paraît d'ailleurs inconséquent : il commence par admettre (6), en thèse, que, « si les assureurs parviennent à prouver que l'estimation exprimée par la police est au-dessus de la valeur de la chose, leur plainte doit être écoutée » ; mais le pacte « qu'on s'en tiendra à l'estimation faite par la police » lui paraît exclure toute plainte des assureurs, ceux « qui acquiescent à de pareils pactes devant s'imputer de s'être rapportés à la bonne foi de l'assuré ». Cependant si l'on n'a pas, dans le premier cas, appliqué la loi des parties, écrite dans leur convention, c'est que le pacte semblait heurter les principes essentiels de l'assurance : peut-il être loisible aux parties de faire prévaloir leur volonté sur ces principes en l'exprimant avec un peu plus d'énergie ?

La thèse d'Emérigon et de Lemonnier nous paraît, en outre, con-

(1) Expressions de Lemonnier (I, n. 133). — (2) Telle serait, par exemple, la formule finale de la police « française » sur corps (édit. de 1886), où on lit : « ... estimés de gre à gré à..., qu'ils vaillent plus ou moins pendant la duree des risques, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation ». — (3) Expressions d'un arrêt de la cour de Rennes du 17 août 1825, *J. du. P.* t. XXV, p. 313. — (4) Aix, 21 novembre 1860 (Rec. de M. 61. 1. 82). *Sic* Boulay-Paty, III, p. 397 et s.; Estrangin, p. 243 ; Dageville, III, p. 75, 295 et s.; Lemonnier, I, n. 133. — (5) n. 152. — (6) Ch. IV, sect. V § 3.

damnée par les principes fondamentaux sur lesquels repose, en droit français, la théorie des risques. Ainsi que l'a dit la cour de cassation le 12 juin 1876, « l'assureur, *à raison du principe d'ordre public* qui ne permet point qu'un sinistre puisse procurer un bénéfice à l'assuré, est recevable à contester l'estimation convenue et à prouver qu'elle est excessive ». Ainsi se trouve exaucé, depuis plus de dix ans, quant à la France et par la jurisprudence française, le vœu que M. de Courcy exprimait en 1885 dans les termes suivants: « Je souhaite de voir introduire ces dispositions dans les lois de toutes les nations maritimes: *S'il n'y a ni dol ni fraude, les tribunaux pourront toujours, nonobstant toutes valeurs agréées, apprécier si la valeur assurée créait un intérêt à la perte des navires et, dans ce cas, réduire l'assurance à la vraie valeur des intérêts en risque au jour du contrat... Les tribunaux pourront réduire l'évaluation des navires, quand il leur sera démontré que, postérieurement au contrat, les navires avaient éprouvé des dépréciations ou dégradations qui créaient désormais un intérêt à la perte. Il est expressément interdit de déroger aux presentes dispositions, lesquelles sont d'ordre public et demeureront en pleine vigueur malgré toutes conventions contraires et toutes valeurs agréées* » (1). En ce qui touche l'évaluation des navires, aucun texte ne commande une autre solution, puisqu'il n'y a pas de texte. Aussi la plus imposante jurisprudence a-t-elle condamné la doctrine d'Emérigon, qui ouvre une brèche profonde dans la théorie des risques (2), et le congrès international d'Anvers a-t-il, dans sa vingt-septième résolution (par. 1), sanctionné cette jurisprudence : « L'assurance étant, dit-il, un contrat d'indemnité, l'assureur doit pouvoir, *nonobstant toute stipulation contraire* et même en l'absence de fraude, contester la valeur que le contrat d'assurance attribue à l'objet assuré au lieu et au moment du départ ».

(1) L'exagération des valeurs assurées, p. 43 et 44. — (2) Aix, 24 mars 1860 et 6 janvier 1841, *J. du P.*, t. XXIII, p. 302; 1841. II. 54; Bordeaux, 12 janvier 1834, ib. t. XVI, p. 40; Paris, 9 avril 1835, ib. 1839. I. 551; Rouen, 2 juin 1870, D. 71. 2. 125 et, sur pourvoi, Req. 20 février 1872. D. 72. 1. 250; Marseille, 21 juin 1872. R. de M. 1872. 1. 209; Nantes, 5 octobre 1883 (d'après ce jugement, la clause d'une police portant que l'assuré n'a besoin de faire aucune preuve pour justifier la valeur assurée ne rend pas l'assureur irrecevable à prouver lui-même que cette valeur a été exagérée et à la faire réduire, s'il y a lieu). Rec. de M. 1874. 2. 5; Aix, 10 novembre 1873. Rec. de M. 1874. 1. 111 (D'après cet arrêt, la prime ne doit être perçue que sur la somme réduite, sauf la perception de 1/2 0/0 sur la somme ristournée); Aix, 25 février 1875 et 26 décembre 1876. Rec. de M. 1875. 1. 250 et 1877. 1. 203.

S'il en est ainsi, dira-t-on peut-être, à quoi bon évaluer? La précaution est inutile. Non, elle ne l'est pas.

D'abord l'évaluation est présumée exacte. C'est à l'assureur de prouver qu'elle ne l'est pas. *Assecuratori*, dit Casaregis (1), *incumbit onus probandi, quia præsumendum sit quod assecuratio facta fuerit eo modo quo fieri debuit.* « Si la valeur de l'objet assuré, dit encore le congrès d'Anvers (résol. 27 § 2), a été agréée par l'assureur, la preuve contraire lui incombe ». Tous les modes de preuve sont admissibles, en droit; mais la preuve n'est pas, en fait, aisément admise. Un assureur prétendait la trouver dans la différence entre le prix d'achat du navire et celui du montant, supérieur à ce prix, de la somme assurée : « attendu, lui répondit le 29 novembre 1881 le tribunal de commerce du Havre (2),que le prix d'achat du navire n'est pas nécessairement la preuve de sa valeur réelle; que cette valeur peut varier au profit de l'armateur soit par les conditions favorables d'une acquisition avantageuse, soit par la perspective des opérations auxquelles le navire est destiné; que la différence entre les deux sommes n'est pas telle qu'elle ne puisse trouver une raison légitime dans ces diverses circonstances... ». D'après un arrêt de Paris du 9 avril 1884 (3), aucune justification ne peut être exigée de l'assuré à la suite du sinistre qui donne lieu, de sa part, au délaissement, et c'est en vain que l'assureur lui reprocherait, pour faire réduire la valeur agréée du navire, d'y avoir compris, outre le prix d'achat, le coût des travaux de réparation exécutés peu après l'achat, en vue du voyage pour lequel l'assurance a été contractée. On pourrait multiplier ces exemples.

En outre, ainsi que l'enseigne Emérigon (4), « il ne serait pas convenable qu'on s'arrêtât au moindre petit excès : un pareil scrupule ne servirait qu'à occasionner des procès, attendu l'incertitude de la valeur des choses ». On n'admettrait pas plus aujourd'hui qu'autrefois la réduction des valeurs agréées pour de légères différences. C'est ce qu'indique encore le jugement précité du Havre (29 novembre 1881).

Certaines polices énoncent que l'assuré n'a besoin de produire aucune preuve pour justifier la valeur assurée Mais il est de toute évidence qu'une telle clause n'empêche pas l'assureur de prouver lui-même l'exagération des valeurs et de faire prononcer, s'il la prouve, une réduction (5).

(1) Disc. VII, n. 12. — (2) Rec. du H. 1882. 1. 178. — (3) Rec. de M. 1884. 2. 161 — (4) Ch. IX, sect. V § 4. — (5) Nantes, 5 octobre 1873. Rec. de M. 1874. 2.5. — Nous signalons au lecteur un article de M. G. Merimilliod, publié dans le *Journal du droit internat. privé* (t. IV, p. 416

En ce qui concerne l'évaluation frauduleuse du navire, nous renvoyons le lecteur, pour éviter des répétitions, au commentaire de l'article 336 combiné avec l'article 357.

1442. Il n'est pas indispensable d'évaluer le navire dans la police. Le code suédois de 1667 (sixième partie, ch. XIV) disait : « Un navire, assuré pour un voyage lointain, pourrait, en faisant le voyage, éprouver du dommage ou se briser, après avoir été déjà endommagé ; alors l'assureur ne sera tenu de payer que ce que statueront sur sa valeur, au moment de la perte, des hommes probes qui l'ont vu en ce moment ou qui avaient une connaissance exacte de son état ». L'ordonnance de Hambourg de 1731 (tit. I, art. 5) énonçait expressément qu'il était libre aux parties d'estimer ou de ne pas estimer le navire dans la police, etc.

Mais quelle sera, si la police est *ouverte*, la base des évaluations ? En droit anglais, c'est « la valeur vénale du navire au port où le voyage commence, y compris les munitions, provisions, mises hors, avances à l'équipage, le coût de l'assurance, la prime et la prime des primes. les droits de timbre, les frais de commission » (1). Telle est la règle appliquée, on le verra, dans la plupart des pays maritimes. Les experts, auxquels il faudra généralement recourir si la valeur est contestée après le sinistre, feront peut-être mieux de s'y conformer, quoique rien ne les oblige, à coup sûr, d'emprunter, dans l'estimation du corps, une règle d'analogie à l'article 339.

Ce procédé nous avait paru tout d'abord étrange. Comment, demandera-t-on peut-être, les experts s'y prendront-ils ? Les navires n'ont pas un prix courant comme les métaux. les blés, les huiles. Quant au prix de revient, outre qu'il n'est pas nécessairement l'image exacte de la valeur (puisque les contractants peuvent avoir saisi l'occasion l'un de vendre trop cher, l'autre d'acheter trop bon marché), comment s'y attacher si le début des risques ne coïncide pas précisément soit avec la sortie du chantier, soit avec l'achat du bâtiment ? Celui-ci s'use non seulement par un séjour plus ou moins long dans certains parages (dans les mers qui baignent l'île de Formose, par exemple), mais par des traversées ordinaires, par un séjour prolongé dans le port. Il faut, comme nous le croyons, tenir compte de cette détérioration ; n'est-il pas plus

et s.), d'après lequel, en introduisant dans les polices la clause *nonobstant toutes valeurs agréées*, les assureurs ont voulu laisser encore à l'assuré la charge de la preuve. M. G. Mermilliod prétend que l'arrêt de la cour de cassation du 12 juin 1876 ne contredit pas cette doctrine. L'erreur est flagrante. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter à la formule du moyen de pourvoi rejeté par la chambre des requêtes.

(1) Arnould, I, p. 321.

simple de tout calculer sur l'état réel du navire assuré au lieu de destination ? C'est ce que propose J. V. Cauvet (I, n. 35).

Mais il ne faut pas oublier que, dans le système de J. V. Cauvet, l'assurance du fret *brut* se combine avec celle du navire réduit à sa coque et à ses agrès. Le législateur de 1885 raisonne autrement, puisque, tout en regardant les frais ordinaires de navigation comme une charge du fret, il permet de juxtaposer l'assurance du fret net et l'assurance du navire comprenant indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et mises dehors. Or, si l'intention des parties a été d'assurer le navire avec ces accessoires, conformément à l'interprétation des polices ouvertes anglaises, il faut bien se placer au moment même de la mise en risque. Comme, dans notre système, il y a lieu de déduire la détérioration causée par l'usage, la détermination précise de la valeur antérieure n'a qu'une moindre importance, puisque cette valeur précise n'est plus la base définitive de l'estimation et que les experts ont à se déterminer par des faits tangibles, la moins-value se calculant non sur des conjectures, comme dans la rédaction des polices évaluées, mais d'après l'état réel du navire assuré. Au demeurant, il faut bien, à un certain point de vue, envisager la fin des risques, pour dispenser les assureurs de payer ce dont ils ne devaient pas répondre.

Le défaut d'évaluation, dans la police ouverte, met naturellement la preuve à la charge de l'assuré. L'assuré demandeur doit prouver non seulement l'existence, mais encore l'étendue du dommage, par conséquent établir quelle avait été la valeur du navire.

1443. Les polices d'assurances sur fret peuvent être également soit évaluées, soit ouvertes.

Dans la première hypothèse, la valeur assurable est évidemment fixée par le contrat d'affrètement, et les rédacteurs de la police n'auront qu'à transcrire la charte partie. Il ne pourra s'élever de difficultés que sur la détermination du fret net. Comment le distinguer du fret brut ? n'a-t-on pas, outre mesure. atténué les charges du fret et, par suite, englobé dans le fret net une partie du fret brut ? On a réputé fret net, par exemple, conformément aux clauses de la police française sur corps (v. ci-dessus n. 1353) 60 0/0 du fret brut à justifier, et ce fret net (l'hypothèse n'a rien de chimérique) (2) n'était, en réalité, que de 50 0/0. L'assureur pourra-t-il, en droit (3), provoquer une réduction de 10 0/0 ? Il faut bien aboutir à cette conclusion si l'on admet avec la cour de

(1) Conf. Aix, 29 avril 1823 Dr. v° D. mar., n. 1743. — (2) V. le comm. des pol. franç., par M. de Courcy, p. 183. — (3) Il ne le fera jamais ou presque jamais, en fait.

cassation (12 juin 1876) que les assureurs peuvent contester les évaluations excessives « à raison d'un principe d'ordre public ». Les assurés sur fret ne peuvent pas être mieux traités que les assurés sur corps.

Mais il faudra distinguer avec soin les charges naturelles du fret, dépenses ordinaires qui forment la différence du net au brut et ne tombent pas à la charge des assureurs sur fret, et les avaries du fret, dépenses extraordinaires en vue desquelles l'assurance du fret a été précisément contractée. Ces mots « charges du fret » prennent quelquefois deux acceptions. Par exemple, quand l'article 20 *in fine* de la police française sur corps (édition de 1886) dit: « Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations sont toujours réputés charges du fret », il paraît non pas les englober dans les deux cinquièmes du fret non susceptibles d'être assurés (selon la police), mais seulement en exonérer les assureurs sur corps : ce sont, en réalité, des avaries du fret (1).

Si la police sur fret est ouverte et si la charte-partie ne peut pas servir de base à l'évaluation, il faudra y procéder d'après le prix courant de la place où le navire a été frété (2).

1444. Les loyers assurés seront manifestement évalués, que la police soit ouverte ou évaluée, selon les énonciations contenues dans le rôle d'équipage ou dans les conventions des parties. La difficulté consiste ici, à vrai dire, non dans l'évaluation des loyers, mais dans l'évaluation de la perte. Celle-ci sera, sans doute, déterminée dans les engagements au voyage : pour l'armateur, par la somme des loyers qu'il aura à payer ; pour le matelot, par la différence entre ce qu'il aura touché à titre d'avances et ce qu'il aurait eu à recevoir si le navire était arrivé à destination. Mais comment procéder quand les gens de l'équipage auront été loués au mois ? Il faudra, dit judicieusement M. L. Morel (3), pour évaluer la perte d'un côté ou de l'autre, apprécier le montant intégral des loyers qu'en cas d'heureuse arrivée l'armateur eût eu à payer et le matelot à recevoir, ce qui ne pourra se faire qu'en estimant le montant approximatif des loyers assurés, par rapport à la durée présumée du voyage (conf. ci-dessus, n. 1350).

1445. Les polices sur facultés peuvent être soit évaluées, soit ouvertes.

Qu'il s'agisse des marchandises ou du navire, on ne peut pas faire assurer plus qu'on n'a mis en risque.

L'article 336 du code de commerce est ainsi conçu : « En cas de

(1) Conf. J. V. Cauvet, I, n. 38. — (2) Cf. ib., n. 36. — (3) Rev. crit., 1886, p. 657.

fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites soit civiles, soit criminelles ». Le législateur pose assurément un principe général. Mais les mots « *effets* assurés » peuvent être pris et Dageville les a pris, en effet, dans une acception restreinte. C'est pourquoi le projet de révision (1867) avait dit : « En cas de fraude, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets assurés ».

L'article s'appliquant directement aux marchandises, l'assureur sur facultés peut incontestablement, comme l'assureur sur corps, contester l'évaluation. Il le peut alors même qu'elle a été agréée et en quelques termes qu'elle l'ait été (v. ci-dessus n. 1441 *ter*).

La clause *vaille que vaille* ne fait pas exception à cette règle. Elle exclurait, d'après un jugement de Nantes du 23 août 1865 (Rec. de M. 66. 2. 27), la preuve de l'exagération hors le cas de fraude. Mais la rédaction d'une formule ne saurait prévaloir contre les principes fondamentaux et d'ordre public qui dominent la matière (1). Il ne faut pas oublier, quand on traite des assurances sur facultés, que, « sauf pour un bien petit nombre de denrées, les assureurs sont absolument dans l'impuissance de contrôler la valeur des marchandises qu'on leur propose d'assurer » (2). La surévaluation peut être établie par tous les modes de preuve et même par témoins (v. ci-dessus n. 1441 *ter*), non seulement en vertu de l'article 109 co., mais encore par application de l'article 1348 c. civ. L'exagération des valeurs assurées est un fait dont la reconnaissance mutuelle ne peut être, à coup sûr, exigée.

On lit dans l'article 15 de la police « française » sur facultés que, « *nonobstant toutes valeurs agréées*, les assureurs peuvent, lors d'une réclamation de pertes ou d'avaries, demander la justification des valeurs réelles ». Mais cette disposition est modifiée, quant aux assurances *in quovis*, par la cinquième condition additionnelle, ainsi conçue : « Les valeurs qui seront déclarées en aliment à la présente police seront agréées nonobstant celles portées aux connaissements ou reçus ». Cette clause nous semble empêcher l'assureur non d'établir la surévaluation, mais d'opposer, pour l'établir, les connaissements et les reçus à la déclaration d'aliment. Quant à la disposition de l'article 15, elle nous paraît tout simplement, comme à M. de Valroger (3), réserver la preuve contraire à l'assureur.

(1) *Sic* Aix, 20 dec. 1858. Rec. de M. 1858. 1. 122 ; Rennes, 2 mai 1870. Rec. du H. 71. 2. 48. — (2) de Courcy, Comment., p. 302. — (3) III, n. 1412.

Emérigon (ch. IX, sect. V § 6) pose la question suivante : l'assuré est-il admis à prouver que la chose valait davantage pour empêcher le ristourne d'une assurance subséquente ? Une marchandise a été, par exemple, évaluée successivement, dans deux polices, à la somme de 30,000 fr., et périt : l'assuré, qui reçoit 30,000 fr. des premiers assureurs, peut-il demander, en outre, 15,000 fr. aux seconds en établissant que l'objet évalué 30,000 fr. valait 45,000 fr.? La question avait été résolue négativement par l'amirauté de Marseille le 5 août 1751, affirmativement par le parlement d'Aix le 26 juin 1753. Emérigon dit à ce propos : « La règle veut que l'assuré soit obligé de s'en tenir à l'estimation par lui-même fixée et qu'il soit non recevable à la grossir après coup ». Tel est aussi notre avis. D'ailleurs notre article 336 semble bien accorder au seul assureur le droit de faire procéder à la vérification et à l'estimation.

Nous approuvons, par des motifs analogues, un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 3 août 1848 (1), d'après lequel l'assuré ne pourrait pas, après l'heureuse issue du voyage, réduire sa propre évaluation afin d'obtenir une réduction de la prime (2).

Mais, si la marchandise avait été évaluée à un prix plus élevé dans la seconde police, il n'y aurait pas lieu de faire profiter les seconds assureurs du mode d'estimation adopté par les premiers. Chacun des assureurs, a dit très exactement la cour suprême (3), agissant dans un intérêt particulier, quoiqu'ils traitent et contractent en vue d'un seul et même chargement, peut adopter l'évaluation qui lui convient ; l'estimation adoptée par le premier ne détermine point la valeur des effets chargés à l'égard du second, lorsque celui-ci a consenti une estimation différente, et la valeur de ces effets doit être appréciée. quant à lui, selon les termes de son contrat combinés avec les principes généraux (4).

1446. L'article 338 applique ces principes au cas où l'évaluation en monnaie étrangère procurerait à l'assuré, en cas de sinistre, une indemnité dépassant la valeur de la chose évaluée en monnaie de France. « Tout effet dont le prix est stipulé dans le

(1) Rec. de M. t. XXVII. 1. 67. — (2) Il en serait autrement, bien entendu, dans le cas où, d'après l'appréciation du juge, l'énonciation d'une somme serait une erreur de redaction et non une convention effective sur la valeur (civ. rej. 3 août 1825.D. vº Dr. mar.,n. 1643). — (3) Civ. cass. 8 mai 1839. S. 1839. 1. 358. — (4) Mais cette surestimation, fait judicieusement observer M. de Valroger (III, n. 1415),n'aurait elle-même d'effet qu'entre les parties dans les rapports du second assureur et de l'assuré, et n'autoriserait pas le second assureur, pas plus que l'assuré lui-même, à concourir sur les effets sauvés avec le premier assureur.

contrat en monnaie étrangère, dit cet article, est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police ». Il y avait, paraît-il, au XVIII^e^ siècle, sur la *livre monnoie* des îles (d'Amérique), comparée à la livre tournois, un tiers à perdre en France (1). La convention d'estimer les marchandises sans aucune déduction de ce qu'il y avait à perdre en France avait été, dit Pothier (2), plusieurs fois annulée par des sentences de l'Amirauté et du Palais. Toutefois, au témoignage d'Emérigon. l'abus persista jusqu'à la déclaration du 17 août 1779, dont l'article 11 est ainsi conçu : « Tout effet dont le prix sera porté dans la police d'assurance en monnaies étrangères, ou autres que celles qui ont cours dans l'intérieur de notre royaume et dont la valeur numéraire est fixée par nos édits, sera évalué au prix que la monnaie stipulée pourra valoir en livres tournois. Faisons très expresses inhibitions et défenses de faire aucune stipulation contraire, à peine de nullité ». Telle est l'origine de l'article 338.

Le code ne prohibe pas, comme la déclaration, toute stipulation contraire. Il n'en faut pas conclure avec Alauzet (3) que les parties pourraient supprimer, par une convention licite, la déduction résultant du change. Ce serait permettre à l'assuré de chercher et de trouver un bénéfice dans le sinistre. Toutefois M. Weil enseigne (4) qu'on n'est pas tenu d'évaluer, à peine de nullité, la monnaie étrangère « suivant le cours à l'époque de la signature de la police », pourvu qu'on l'évalue à « un cours ayant été coté ». La rédaction du code, comparée à celle de la déclaration, nous paraît, en effet, légitimer cette conclusion.

D'ailleurs il n'y a pas de corrélation logique entre l'article 338, qui veut qu'on prenne le taux du change au moment de la signature de la police, et l'article 339 selon lequel les marchandises sont estimées d'après leur valeur au temps et au lieu du chargement. Aussi le projet de révision (1867) s'exprimait-il en ces termes : « Les monnaies étrangères sont converties en monnaie de France suivant le cours du change aux temps et lieu du chargement ».

M. de Valroger fait judicieusement observer (5) que même si, la police étant ouverte, il y avait lieu de rechercher la valeur des marchandises conformément à l'article 339, il faudrait convertir en monnaie française avec déduction du change le prix fixé dans les livres ou factures en monnaie étrangère.

(1) « On chargeait pour moi à la Martinique des cafés pour 6000 livres argent des Isles. Je les faisais assurer à Marseille ; et en cas de perte, mes assureurs étaient forcés à me compter la somme de 6000 livres, argent de France, c'est-à-dire un tiers en sus de mon vrai capital » (Emérigon, ch. IX, sect. VIII). — (2) n. 146. — (3) I, p. 445. — (4) n. 58. — (5) III, n. 1432.

1447. Les principes posés, il fallait en assurer l'application par une sanction civile. Le code s'est placé successivement dans deux hypothèses : 1° la valeur des effets assurés a été frauduleusement exagérée ; 2° elle a été exagérée sans fraude.

Première hypothèse. L'article 357 est ainsi conçu : « Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part (1) ».

C'est à l'assureur de prouver non seulement l'exagération, mais encore la fraude, alors même que la police ne contiendrait pas la clause *vaille plus vaille moins* (2), alors surtout qu'elle la contiendrait (3).

La cour de Rouen a pu juger, dans une espèce donnée (4), que l'exagération dans la valeur des choses assurées ne suffisait pas, par elle seule, à établir le dol. Mais il ne faudrait pas ériger cette solution en thèse doctrinale absolue. La disproportion entre la valeur réelle des choses assurées et leur estimation peut être si forte qu'elle doive entraîner la conviction du juge (5). L'arrêt du 26 décembre 1876 (D. 78. 5. 45) par lequel la cour d'Aix déclare l'assurance « exagérée au point d'avoir dégénéré en espérance de bénéficespar la perte du navire », mais refuse d'appliquer l'art. 357 sous prétexte « que la perte est arrivée dans des circonstances qui n'ont pas fait naître de soupçons sur les causes de l'événement », est aussi mal rédigé que mal conçu. Au contraire le tribunal de commerce de Marseille a pu très bien regarder le 2 août 1886 (6), dans une affaire où l'exagération variait, suivant les objets, de 18 à 46 0/0, « la surévaluation comme faite dans des conditions telles qu'il n'existait aucun doute sur l'intention frauduleuse de l'assuré ». Cette appréciation du tribunal était, à vrai dire, corroborée, mais n'était que « corroborée» «par les circonstances insolites dans lesquelles s'était produit le jet à la mer ».

Le juge hésiterait d'ailleurs d'autant moins à prononcer l'annulation, c'est de toute évidence, que l'exagération des valeurs assurées se combinerait avec un ensemble de circonstances suspectes dans lesquelles serait survenue la perte. La révélation d'une seconde fraude peut contribuer à la détermination de la fraude originaire.

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 1er août 1882 (7)

(1) Cf. dans l'ordonnance de 1681 l'article 22 du titre VI du livre III. — (2) Paris, 18 fevrier 1865. Rec. de N. 65.2.38. — (3) Nantes, 23 août 1865. Rec. de N. 65, 1, 103. — (4) 4 avril 1868. Rec. de M. 68. 2.165. — (5) Cf. Lyon-Caen et Renault, Précis, n. 2065. — (6) Rev. internat. du dr. marit. II, p. 326. *Junge* Paris, 24 décembre 1884. Rec. du H. 1885, 2, 201. — (7) Rec. de M. 1882. 1, 180.

et selon nous, bien jugé que le dol et la fraude de l'assuré affectant la validité du contrat sont opposables au tiers porteur de la police comme à l'assuré lui-même. Même d'après les principes du pur droit civil, je pourrais, ayant été induit par dol à souscrire un engagement, opposer aux tiers cessionnaires de bonne foi la nullité résultant du vice dont mon consentement aurait été tout d'abord infecté (1).

L'assurance n'est annulée qu'à l'égard de l'assuré. Comment M. Laurin, ayant à interpréter ces mots « est nul à l'égard de l'assuré seulement », peut-il enseigner (III, p. 162) que, si la nullité a été provoquée et prononcée, « le contrat disparaîtra en entier et au regard des deux parties », quand le texte dit précisément le contraire? Ce faux point de départ étant donné, le savant professeur tombe logiquement dans une autre erreur : il croit que l'assureur « n'aura plus drcit ici à la totalité de la prime, mais simplement au demi pour cent, par analogie de la règle de l'art.358 (2)». Mais n'était-il pas loisible au législateur de traiter l'assureur, à l'égard duquel le contrat n'est pas nul, comme si la nullité n'en avait pas été prononcée ? Il résulte des travaux préparatoires que l'assureur garde toute la prime. La cour de cassation aurait voulu qu'il la rendît en retenant seulement, comme dans l'hypothèse prévue par l'article suivant, demi pour cent de la somme assurée. Mais les rédacteurs du code ont tenu à le dédommager plus largement du péril auquel la mauvaise foi de l'assuré l'avait exposé. Cette disposition ne fut pas modifiée dans le projet de révision (1867).

En 1867, on se bornait simplement à remplacer par ces expressions : « la valeur des *choses assurées* » les mots : « la valeur *des effets chargés* », employés en 1807. Il avait été d'ailleurs admis depuis longtemps par la jurisprudence que ces mots « les effets chargés » devaient être entendus dans un sens purement énonciatif.

L'article 357 s'applique à la réassurance comme à l'assurance proprement dite (cf. ci-dessous, n. 1448).

1448. L'Ordonnance avait dit (l. III, tit. VI, art. 23) : « Si toutefois il se trouve une police faite sans fraude, qui excède la valeur des effets chargés, elle subsistera jusqu'à concurrence de leur estimation ; et, en cas de perte, les assureurs en seront tenus,

(1) Cf. Larombière, Oblig. I. p. 86. — (2) M. Boistel va bien plus loin (n. 1340). A l'en croire, « le législateur a voulu dire que l'assureur, en cas d'heureuse arrivée, aurait droit à la prime entière *à titre d'indemnité* (!!), car alors il se garderait d'invoquer la nullite ; et qu'en cas de sinistre il pourrait se dispenser de payer, en invoquant la nullité, mais alors sans demander d'autre indemnité que l'avantage de ne pas payer un sinistre peut-être considérable ».

chacun à proportion des sommes par eux assurées, comme aussi de rendre la prime du surplus, à la réserve du demi pour cent ». Le code répète (art. 358) : « S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur. mais seulement l'indemnité de demi pour cent ».

Hors le cas de fraude, il ne s'agit plus d'annulation, mais seulement de réduction. Les rédacteurs de l'article 358, laissant de côté les assurances successives dont la réduction devrait être opérée suivant l'ordre des dates (en commençant par la moins ancienne), supposent que plusieurs assurances ont été simultanément contractées et prononcent une réduction proportionnelle à la somme assurée. Ainsi chacune d'elles sera réduite d'un quart, si le montant des évaluations dépasse d'un quart la valeur effective de la chose assurée.

La prime est naturellement réduite dans la même proportion que l'assurance. En outre l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, un demi pour cent sur tout ce qui dépasse son risque. Le projet de révision (1867) ne lui accordait plus ce dédommagement et se bornait à dire : « la prime est réduite proportionnellement ».

La surévaluation peut avoir été convenue sciemment de part et d'autre. Il en était ainsi notamment avant qu'il fût permis d'assurer le profit espéré : c'était un ingénieux moyen de tourner la loi. Toutefois. même depuis la réforme du 12 août 1885, on n'a pas modifié, à ma connaissance, l'article 15 de la police « française » sur facultés, permettant de « réduire, en cas d'exagération, la somme assurée au prix coûtant, augmenté de *dix pour cent*, à moins que les assureurs n'aient expressément agréé une *surévaluation supérieure* d'une quotité déterminée ». M. de Courcy, commentant cette police en 1874, disait simplement : « *L'usage* a consacré comme légitime une surévaluation de dix pour cent. Il *peut* arriver que, la marchandise étant en hausse (voilà bien l'assurance du profit espéré, se glissant par la petite porte), il convienne de lui donner une évaluation supérieure ». L'éminent publiciste ajoute : « Si l'assureur l'agrée *sciemment*, il ne sera plus recevable à la critiquer ».

Il importe de ne laisser subsister, à ce propos, aucune équivoque. M. de Courcy a naguère proposé, dans son mémoire sur l'exagération des valeurs assurées, l'introduction dans le droit international maritime de la règle suivante : « La valeur des intérêts en risque, pour les marchandises, pourra comprendre tous les bénéfices espérés, justifiés par les cours ou par les marchés. A

défaut de marchés et de cours, ne seront pas réputées exagérées les valeurs qui n'excèderont pas le prix coûtant de plus du dixième ou de dix pour cent ». D'accord, s'il ne s'agit que d'assurer en même temps la marchandise et le profit. Il est évident que la proposition de M. de Courcy sur l'irréductibilité de la valeur agréée, fausse en 1874, est devenue vraie en 1885. Mais il en serait autrement, quel que pût être l'usage, si le profit espéré avait été assuré séparément. D'une part, la surévaluation, même réduite à dix pour cent, n'est pas tellement imperceptible qu'on puisse l'assimiler aux « moindres petits excès » dont il était fait abstraction, même à la fin du dernier siècle (cf. Emérigon, ch, IX, sect. V). D'autre part, si c'est bien au profit espéré que la surévaluation correspond, il faut appliquer la prohibition des assurances cumulatives et,si telle n'a pas été l'intention des parties, il faut du moins se soumettre à la loi *d'ordre public* selon laquelle un sinistre ne peut pas procurer un bénéfice à l'assuré (Req. 12 juin 1876).

Bien entendu, l'accord des deux parties ne laisse pas la moindre prise au soupçon de fraude et ne peut aboutir qu'à une réduction. Toutefois l'art. 358 § 3 cessera d'être applicable : l'assureur, étant en faute comme l'assuré, ne pourra pas réclamer le demi pour cent sur l'excédant réduit.

Aux mots « des *effets* chargés » on avait substitué en 1867 les mots « des choses assurées ». Mais la jurisprudence appliquait et continue d'appliquer à toutes les assurances l'ancien texte, entendu *lato sensu*.

Comme l'article 357, l'article 358 est applicable à la réassurance. Faite pour un chiffre supérieur à celui de l'assurance primitive, celle-ci serait réductible hors le cas de fraude. Mais on ne conçoit pas trop comment la surévaluation pourrait être faite de bonne foi, les parties ayant sous les yeux la première police.

Alors même que la réassurance ne dépasse point l'assurance primitive, remarque judicieusement M. de Valroger (1), si celle-ci était nulle ou réductible d'après les articles 357 et 358, cette nullité, cette réduction profiteraient nécessairement au réassureur qui ne peut être obligé quand l'assureur principal ne l'est pas. Cela conduit à dire que le réassureur pourra relever lui-même les vices de l'assurance principale pour montrer que la réassurance manquait de base.

1449. La police sur facultés peut être ouverte.

L'Ordonnance (l. III, tit. V, art. 64) s'était exprimée comme il suit : « La valeur des marchandises sera justifiée par livres ou factures ; sinon l'estimation en sera faite suivant le prix courant

(1) IV, n. 1656.

au temps et lieu du chargement, y compris tous droits et frais faits jusqu'à bord. si ce n'est qu'elles soient estimées par la police». Le code a dit (art. 339) : « Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres ; à défaut. l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord ».

Si l'estimation préalable des facultés était rare au temps de Valin, elle se pratique plus souvent aujourd'hui (v. ci-dessus, n. 1315). Nous avons toutefois expliqué (ib.) que, dans un certain nombre de polices et notamment dans les polices *in quovis*, l'indétermination des marchandises est la règle.

En pareil cas. avons-nous dit (n. 1315), c'est à l'assuré qu'incombe la preuve et c'est lui, par conséquent, qui supporte les frais de l'estimation.

A quel moment et en quel lieu les experts et les juges devront-ils se placer pour déterminer la valeur de la marchandise ? Le code les renvoie d'abord aux factures et aux livres, c'est-à-dire au temps et au lieu de l'achat ; *à défaut*, au prix courant du temps et du lieu de charge.

J. V. Cauvet (I, n. 52 et s.) regrette que le législateur ait pris un tel parti. On devait se proposer avant tout, croit-il, de placer l'assuré dans la situation où il serait si des fortunes de mer n'avaient pas détruit ou endommagé sa marchandise ; par conséquent. en eût dû régler l'assurance en comparant les résultats produits par l'heureuse arrivée avec ceux qu'obtient l'assuré, et la différence qui est l'expression de cette comparaison aurait formé l'indemnité à payer par l'assureur, déduction faite des franchises. Si la marchandise, arrivée en état d'avarie au lieu de destination, ne s'y vend que 60, tandis que d'après le cours elle eût valu 100 à l'état sain, l'assuré a droit, dans ce système, à la différence entre le cours et le prix recouvré, soit à 40 : on aboutit à un règlement par différence entre la valeur à l'état sain et la valeur à l'état d'avarie, en déduisant toutefois les frais épargnés (1) et en ajoutant ceux qu'ont occasionnés les fortunes de mer (2).

(1) « Dans le cas de perte complète, par exemple, l'indemnite consisterait dans le montant intégral du prix qui aurait été retiré de la marchandise au lieu de destination si la perte ne dispensait pas le destinataire de payer le fret et tous les frais qui auraient été faits au lieu d'arrivée : mais l'exemption de les payer resultant de la perte complète, il faut bien que l'indemnité due par l'assureur soit reduite du fret et de ces frais, dont l'assuré bénéficierait autrement » (J. V. Cauvet, ib. n. 53). — (2) « Dans tous les règlements d'avaries de marchandises, indépendamment de l'avarie ou du dommage matériel de ces marchandises mêmes, les frais extraordinaires qui les grèvent

Mais, en adoptant ce procédé, qui consiste à estimer les marchandises d'après la valeur au lieu de destination, on se heurte à des difficultés pratiques, que J. V. Cauvet lui-même ne se dissimule pas. Faudra-t-il donc changer la base d'évaluation dans les polices évaluées? Si l'on ne la change pas, comment fixer d'avance le capital assuré? Ce capital peut sans doute se déterminer après coup, dans les cas d'arrivée, par les cours cotés à l'arrivée ; mais dans les cas de perte, il faut déterminer les cours d'une façon plus ou moins conjecturale selon l'époque de l'heureuse arrivée présumée.

Tel n'est pas, en tout cas, le procédé du législateur français. Sans empêcher les parties de stipuler un autre mode de calcul, les rédacteurs du code indiquent nettement leurs préférences pour un système qui consiste à faire rentrer l'assuré dans les sommes dont il est à découvert. J. V. Cauvet s'attache à faire ressortir (1) tout ce qu'a d'incomplet une semblable assurance, réduite à la valeur du lieu de charge et dans laquelle ne rentrent pas tous les débours d'une importation de marchandises.

Quel est donc, au juste, ce procédé?

On doit s'attacher, en première ligne. au prix d'achat, ou prix de facture, qu'Emérigon nomme « prix coûtant».

A défaut, au prix courant du temps et du lieu de charge. Mais tous les commentateurs n'entendent pas de même les mots « à défaut ». Emérigon (2) donnait à l'assuré le choix du prix coûtant ou du prix courant au temps et au lieu du chargement (3). Mais M. de Valroger (4) paraît croire qu'une règle fixe est nécessaire. Quand il n'y a pas moyen de faire autrement, par exemple s'il n'y a pas de prix de facture (5), il faudrait bien, sans doute, consulter le tableau des prix courants : dans toute autre hypothèse, on devrait absolument s'en tenir au prix de facture. Nous avons bien de la peine à croire que le législateur ait mis de telles menottes aux tribunaux. Ce qu'il a dû vouloir avant tout, c'est qu'on déterminât le mieux possible la valeur effective au moment de la mise en risque: telle est la seule règle fixe à laquelle le juge nous semble être astreint. Pour la déterminer, que l'on consulte d'abord les livres et les factures, soit ; mais si l'on doit aboutir, par leur inspection, à une fausse appréciation de la valeur effective, qu'on se reporte

par suite des accidents de navigation sont des avaries à part, que l'assureur paie, en sus du dommage matériel, jusqu'à concurrence de la somme assurée » (ib.).

(1) Ib., n. 59. — (2) Interprétant le mot « sinon », remplacé en 1807 par les mots « à défaut ». — (3) I, p. 262. — (4) III, n. 1436. — (5) Ce qui arrive lorsqu'un propriétaire expédie et fait assurer des produits de sa terre, un fabricant des objets de sa fabrication,

sans crainte au prix courant. Nous approuvons donc MM. Lyon-Caen et Renault d'enseigner (1) que le prix courant « doit être considéré à l'exclusion du prix d'achat lorsque, l'achat ayant eu lieu depuis de longues années, il n'est pas vraisemblable que les parties aient considéré le prix d'achat » (2). Mais pourquoi n'appliquerait-on pas la même règle toutes les fois que cette invraisemblance résulte d'une autre circonstance (3)?

Ce n'est point seulement, aux termes de l'article 339, la valeur constatée par factures qu'il est permis de faire assurer, mais en outre toute dépense faite « jusqu'à bord » soit pour le transport, soit pour l'emmagasinement des marchandises, y compris les droits de commission, les droits de douane, etc. Il pourra donc arriver souvent, comme Lemonnier l'a remarqué (4), « que l'évaluation portée sur la police » (5) excède « et de beaucoup » la valeur justifiée par factures sans être néanmoins exagérée ni réductible (6).

Droits payés et frais faits *jusqu'à bord*, dit l'art. 339. Donc, en thèse, la valeur assurée en bloc n'est pas censée comprendre les frais du lieu de destination. « Rien n'est plus aisé pour l'importateur, dit à ce sujet J. V. Cauvet (7), que d'obtenir une assurance complète de ses débours ; mais il faut qu'il la stipule, et il ne peut la stipuler valablement qu'en faisant assurer les frais du lieu de destination comme un capital distinct, avec celui du prix de revient ».

Même avant la loi du 12 août 1885, on admettait généralement (v. ci-dessus, n. 1352) que le chargeur pouvait faire assurer son fret, ce fret n'étant pas pour lui, comme pour le fréteur, un bénéfice, mais seulement une dépense engagée en vue d'obtenir le transport de la marchandise dans un port convenu. L'assuré, s'il ne trouve pas dans ce port, sur le prix de vente de sa marchandise, le remboursement de son fret, éprouve une perte, et l'on établissait à grand renfort d'arguments que le code n'empêchait pas l'assuré de rentrer dans cette dépense comme dans toutes les

(1) Précis, n. 2115. — (2) *Sic* Marseille, 31 août 1866. Rec. de M. 1866. 1. 293. — (3) La marchandise peut avoir augmenté de valeur entre l'achat et le chargement. Qu'importe? Comment M. Laurin a-t-il pu confondre (III, p. 384) l'assurance d'une marchandise estimée à sa valeur précise, au moment de la mise en risque, et qui, le plus souvent n'aura pas encore navigué, avec l'assurance du profit espéré? Du reste l'argument qu'on prétendrait tirer de cette assimilation inexacte aurait aujourd'hui perdu toute sa force. — (4) I, n. 129. — (5) Il est à peine utile de remarquer que, même si la police est évaluée, l'art. 339 peut encore servir de règle lorsqu'il s'agit d'apprécier si l'évaluation est exagérée. — (6) Cf. Paris, 9 avril 1835. *J. du P.* 1839. 1. 551. — (7) I, n. 59.

autres dépenses occasionnées par sinistres majeurs ou par avaries. Ce point est encore moins contestable aujourd'hui qu'avant la réforme de 1885. Nous nous bornons à faire observer : 1° que, conformément à l'art. 339, la valeur assurée en bloc n'est pas censée comprendre le fret à payer par le chargeur ; 2° que, si ce fret était assuré comme capital distinct, il n'y aurait plus moyen de le chercher en décomposant les éléments de l'assurance en bloc, pour éviter une réduction.

Faut-il déduire le *drawback* dans l'estimation de la valeur assurable? C'est surtout aux États-Unis que la question a été débattue. La jurisprudence américaine l'a résolue négativement, par ce motif que le *drawback*, quoique pouvant devenir un élément de plus-value pour la marchandise exportée, n'est pas un élément du prix courant au lieu de charge (*is no part of their actual price in the market here*) (1), et cette raison a paru plausible au jurisconsulte anglais Arnould (2). Le jurisconsulte américain Phillips ajoute (3) que, si ces sortes de « bonifications » affectent le caractère de primes (4), « comme il arrive souvent en France », il faut manifestement s'abstenir d'opérer la déduction. Tel est aussi notre avis, en thèse. Il faudrait pourtant aboutir à une autre conclusion s'il était prouvé que le prix de facture a été enflé dans la perspective de ce bénéfice spécial sans que les parties aient eu d'ailleurs le moindre dessein d'assurer la prime d'exportation (5).

On ne présumera pas, en thèse, que la prime d'importation (cf. ci-dessus, n. 1362) ait été implicitement comprise dans les évaluations de la police sur facultés, évaluée, et rien ne serait plus contraire à l'esprit de l'article 339 que de l'ajouter, sans quelque raison particulière et péremptoire, à la valeur assurable dans l'estimation des marchandises assurées par une police ouverte.

1450. L'assurance des facultés peut porter sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc. L'article 340, qui prévoit cette hypothèse après l'article 65, tit. VI, l. III de l'Ordonnance, est ainsi conçu : « Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport ».

Valin disait : « Le commerce a tellement changé et s'est si fort

(1) Gahn *v.* Broome, 1 Johns. Cas. 120, 122 ; Minturn *v.* Columbian Ins. co., 10 Johns. 75. — (2) I, p. 324. *Contra* Weskett (Digest, art. Fish, n. 1). — (3) II, n. 1235. — (4) *Mot à mot* « de récompenses » (*reward*). — (5) V. sur la possibilité de trouver un intérêt assurable dans le *drawback*, Phillips, ib.

accru, depuis notre Ordonnance, qu'il n'est peut-être plus de pays à présent où le commerce ne se fasse que par troc. Il y en a, à la vérité, où les marchandises ne se vendent pas argent comptant, mais seulement à un prix qui se paie ensuite en marchandises ou denrées du pays ; mais dès que les marchandises apportées dans un lieu y ont un prix connu en général ou qu'elles y sont cédées à un certain prix par une convention particulière en échange d'autres du pays, ce n'est plus un commerce par troc simple, c'est une vente réciproque à prix réglés... Il en est ainsi dans le commerce des marchandises d'Europe qui se fait avec les sauvages du Canada ou du Misissipi qui donnent en paiement leurs pelleteries : la valeur de ce qui est cédé de part et d'autre est assez connue pour exclure l'idée du troc simple ». De même sous l'empire du code. Les marchandises sont elles livrées en représentation d'un prix? Voilà une valeur fixe qui peut servir de base à l'assurance dans les termes de l'article 339. Les échanges se font-ils directement en nature sans que la valeur des choses ait sa traduction dans un signe représentatif de la valeur? Il faut appliquer l'article 340.

Dans ce dernier cas, il faudrait estimer les marchandises de retour sur le pied de la valeur des marchandises d'aller au temps non du troc, mais du chargement pour l'aller en y ajoutant les frais de transport, car on a le droit de présumer que le transport n'a pas été fait en pure perte. Ceux-ci consisteraient, dit Valin, « dans le fret, dans la prime d'assurance, dans les frais du chargement et du séjour ». Il faudrait même y ajouter, d'après ce jurisconsulte, « les frais faits à l'occasion des marchandises prises en troc jusqu'à ce qu'elles eussent été rendues à bord et en outre dix pour cent au moins pour les profits présumés faits sur les marchandises de l'aller ». Tout cela me semble logique, sauf la fixation d'un minimum pour ces derniers profits. Il se peut en effet et il arrive trop souvent aujourd'hui que la valeur des marchandises de retour ne représente pas un bénéfice de dix pour cent sur les marchandises de l'aller. D'ailleurs le code ne s'explique pas à ce sujet et il serait difficile d'introduire par voie d'interprétation cette présomption légale dans l'œuvre législative de 1807.

Le projet de révision (1807) effaçait l'article 340.

1451. L'évaluation du profit espéré peut-elle être taxée d'exagération et contestée par l'assureur? La question a été posée et débattue en 1885 au congrès international d'Anvers. M. Vrancken, avocat à Anvers, avait déposé la proposition suivante : « Si le profit espéré a été déclaré séparément et agréé par l'assureur, il ne pourra être contesté ». Comment distinguer en pareille ma-

tière, disait-il, l'appréciation déraisonnable de l'appréciation raisonnable ? Mais la volonté des particuliers, répondit-on, ne saurait être souveraine où la vie des hommes est en jeu ; il faut laisser à la justice la faculté de réprimer les trop grands abus. Bref, la proposition de M. Vrancken fut repoussée par 29 voix contre 19, et le congrès adopta la solution suivante : « Si le profit espéré a été agréé, l'assureur, en cas de contestation, devra justifier que l'évaluation excédait, à l'époque de la conclusion du contrat, le bénéfice auquel il était permis de s'attendre d'après une saine appréciation commerciale. La même solution s'applique en cas d'assurance de la commission, du courtage ou d'autres avantages à retirer d'objets soumis aux fortunes de mer ».

C'est, à notre avis, irréprochable, en droit. et c'est avec raison que le rapport de M. Grivart au sénat (11 déc. 1876) réserve aux tribunaux le contrôle des évaluations de la police. Mais, en fait, les tribunaux ne devront pas, sans une extrême circonspection, décider qu'une saine appréciation commerciale ne comportait pas l'espérance d'un si grand profit. En outre, ils feraient évidemment fausse route, plus encore que dans les assurances sur corps, « en s'arrêtant au moindre petit excès ».

M. L. Morel, dans un article publié en novembre 1886 par la *Revue critique de législation et de jurisprudence*, recommande avec raison, comme le procédé « le plus rationnel et le plus sûr », l'évaluation du profit espéré dans la police. On avait paru vouloir, dans le projet soumis en 1875 par le ministre du commerce à l'Assemblée nationale, enlever aux parties la faculté d'estimation préalable et contraindre l'assuré à justifier du profit par la représentation des factures en cas de vente à livrer ou à défaut par celle des prix courants non plus du lieu de chargement, mais du lieu de destination. Mais il ne faut pas confondre l'évaluation d'un prix de revient avec l'espérance d'un profit et il est à peu près impossible d'établir l'espérance d'un profit autrement que par une estimation. « Vouloir faire dépendre l'effet de cette sorte d'assurance des prix courants au lieu de destination, poursuit M. Morel, serait la soumettre, outre les risques de la navigation, à une autre condition aléatoire, celle du marché ; ce serait changer absolument les positions et transporter la spéculation de l'assuré à l'assureur » (1).

(1) Le même jurisconsulte ajoute : « On avait pense avec plus de raison apparente que, lorsqu'il y aurait eu vente à livrer au port de destination, il serait facile d'établir le profit espéré par la présentation non pas de la facture, comme cela a été improprement dit dans l'exposé des motifs, mais du marché à livrer passé avec l'acheteur. Mais, pour que le profit résultant

1452. Le lecteur devra se reporter au n. 1316 pour compléter les développements qui vont suivre.

En Angleterre, la valeur agréée fait la loi des parties hors le cas de fraude et, par conséquent, l'assurance n'est pas réductible, comme chez nous, en cas d'exagération. Tant pis pour l'assureur, s'il ne parvient pas à prouver la fraude ! On ne dénie pas, en principe, que l'assurance soit un simple contrat d'indemnité ; mais on ne se pique pas d'une logique inflexible et il suffit, pour la validité du contrat, que l'assuré puisse se prévaloir d'un intérêt assurable quelconque (*some interest*) (conf. ci-dessus n. 1441). Quelques formules sont encore plus radicales : *without proof of interest, interest or no interest*. « Le premier venu, dit M. de Courcy (1), peut se créer un intérêt de cent ou de deux cent mille francs à la perte d'un navire : ce n'est prohibé par aucune loi ». De là ce bill, « empreint d'une sorte de colère, contre l'abus des assurances exagérées », que M. Chamberlain soumit au parlement et qui, provoquant les plus vives résistances, faillit précipiter la chute du président du *Board of trade*.

La jurisprudence a mitigé cet abus de la liberté commerciale par quelques tempéraments. Il a été jugé dans l'affaire Ionides *v.* Pender (2) qu'une énorme surévaluation peut être à elle seule la démonstration de la fraude (3). D'autre part cette énorme surévaluation, non révélée à l'assureur, pourrait entraîner l'annulation du contrat pour cause de réticence.

Mais je ne sache pas que la jurisprudence ait mis un frein aux assurances excessives du profit espéré (4), et celles-ci dégénèrent en véritables gageures (5).

(1) L'exagération des valeurs assurées, p. 13. — (2) L. R. 9 (Q. B.) 531. Lord Mansfield a exposé la même opinion dans l'affaire Lewis *v.* Rucker, 2 Burr. 1167, 1171. — (3) *Yet the interest may be so much overvalued that it becomes material to disclose this fact* (la fraude) *to the underwriter at the time of effecting the policy* (Arnould I, p. 300). — (4) V. comment Arnould interprète l'opinion exposée à ce sujet par lord Ellenborough dans l'affaire Usher *v.* Noble, 12 East, 639, 647 (Arnould on the law of marine insurance, p. 303). — (5) Pour l'assurance du navire et du fret, v. ci-dessus n. 1441. —

d'une vente à livrer, dans le cas d'une vente de cette nature, pût être accepté comme étant la représentation réelle du risque assuré, il faudrait que la vente eût précédé l'assurance. Faire dépendre la quotité ou même l'existence du profit assuré des ventes à livrer qui pourraient avoir été faites postérieurement à la police, serait ouvrir la porte à des abus, au moins à des soupçons, et faire naître le plus souvent des sujets de contestation de l'assureur à l'assuré. On avait, en outre, perdu de vue que les ventes à livrer sont toujours subordonnées à la condition de l'arrivée de la marchandise dans un temps déterminé... ».

Les parties, tout en contractant une assurance de valeur agréée, peuvent s'abstenir d'inscrire dans la police l'évaluation de l'objet assuré : par exemple, quand il s'agit de marchandises expédiées dont la valeur est encore ignorée (1). Elles se réservent alors de compléter la convention par une évaluation ultérieure (2). Si la déclaration n'est pas faite avant le sinistre, le contrat n'est pas vicié, mais l'évaluation est caduque, et la police est réputée ouverte, avec toutes les conséquences de droit (3).

Les contractants fixent quelquefois la base de l'évaluation dans la police en stipulant que le prix de facture sera majoré dans une certaine proportion : *fifteen per cent to be added to invoice cost* (4), par exemple.

Dans les polices ouvertes, la valeur assurable du fret (5) est le fret brut auquel on ajoute les primes et les commissions (6). De même, en général, aux Etats-Unis, où cependant, d'après l'usage spécial de Philadelphie, l'intérêt assurable dans le fret est évalué aux deux tiers du fret brut (7). En Angleterre, les marchandises assurées par polices ouvertes s'évaluent par le prix de facture auquel on ajoute les frais de chargement et d'assurance ainsi que les charges fiscales (8). Aux Etats Unis, on trouve au contraire que le prix de facture n'est pas une preuve concluante de la valeur, surtout dans les cas où l'achat a précédé de beaucoup la mise en risque et l'on décide (9) que le prix courant *at the commencement of the risk* est la véritable mesure de l'intérêt assurable.

Nous empruntons d'ailleurs au projet de code civil pour l'état de New-York, en vigueur dans l'état de Californie et dans le territoire de Dacota, qui résume exactement les principes du *common law* transplantés aux Etats-Unis, les dispositions suivantes. Art. 1503. L'évaluation dans la police d'assurance maritime fait loi entre les parties en ce qui concerne le règlement de la perte soit partielle, soit totale, si l'assuré a un intérêt en risque et s'il n'y a pas fraude de sa part ; sous la réserve que si la chose a été, avant l'assurance et à l'insu de la personne qui fait l'assurance, affectée

(1) Ou encore pour le navire en cas de prise par un corsaire, alors que l'armateur du corsaire est avisé de cette prise sans renseignements suffisants pour en faire l'évaluation. — (2) Par exemple au moyen de la clause *on goods to be thereafter declared and valued* (sur marchandises à déclarer et à évaluer ulterieurement). — (3) Conf. Alg. Jones, Bull. de la soc. de législ. comp., t. VIII, p. 495. — (4) Quinze pour cent à ajouter au prix de facture. — (5) En ce qui touche les polices ouvertes sur corps, v. ci-dessus, n. 1442. — (6) Forbes *v.* Aspinall, 13 East 323. *Sic* Stevens on Average, p. 192, et Arnould, p. 322. — (7) Cf. Phillips, II, n. 1238. — (8) Arnould, ib.; Stevens on Average, p. 178. — (9) Carson *v.* Mar. Ins. co., 2 Wash. C. C. R. 468 ; Gahn *v.* Broome, 1 Johns. Cas. 120.

au remboursement d'un prêt à la grosse, l'assuré peut prouver la valeur réelle. Mais une évaluation frauduleuse donne à l'assureur le droit de rescinder le contrat (1). Art. 1506. Dans le cas où il y a une police évaluée sur fret ou sur chargement, si une partie seulement de l'objet assuré est exposée au risque, l'évaluation ne s'applique que proportionnellement à cette partie. Art. 1507. Lorsque, dans un contrat d'assurance maritime, les profits sont évalués et assurés, la preuve qu'ils sont perdus résulte péremptoirement de la perte de la chose d'où on les espérait, et l'évaluation en fixe le montant. Art. 1508. En cas de police ouverte, il faut, pour estimer une perte, se conformer aux règles suivantes : 1° La valeur du navire est sa valeur au commencement du risque, en y comprenant toutes les choses et tous les frais qui ajoutent à sa valeur permanente ou qui sont nécessaires pour la préparation du voyage assuré ; 2° la valeur des marchandises est ce qu'elles coûtent actuellement à l'assuré, lorsqu'elles sont chargées à bord ou, lorsque ce coût ne peut être déterminé, leur valeur courante au temps et au lieu du chargement, en y comprenant les frais faits pour les acheter et les mettre à bord, mais sans tenir compte des pertes que l'on a pu subir pour se procurer l'argent nécessaire à cet achat ni des droits payés pour les exporter ni des fluctuations du marché au port de destination ni des dépenses faites en route ou à l'arrivée ; 3° la valeur du fret est le fret brut, en n'y comprenant pas les frais de perception ni le salaire supplémentaire du capitaine (*primage*) ; 4° en tout cas le coût de l'assurance doit être ajouté à la valeur ainsi estimée.

On lit dans le code civil du Bas-Canada : « Un contrat d'assurance fait frauduleusement de la part de l'assuré pour une somme excédant la valeur de la chose peut être annulé quant à l'assureur qui, dans ce cas, a droit à demi pour cent sur le montant assuré » (art. 2514). « Dans le cas de l'article précédent, s'il n'y a pas de fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur de la chose assurée. L'assureur n'a pas droit à la prime entière sur l'excès de valeur assurée, mais seulement à demi pour cent » (art. 2515).

Le nouveau code espagnol s'exprime en ces termes : « La signature de la police crée une présomption légale d'après laquelle les assureurs admettent comme exacte l'évaluation faite en icelle des effets assurés, sauf les cas de fraude ou dol. Si l'on établit que l'évaluation est exagérée, il est procédé, selon les cas, comme il

(1) Toutefois il a été jugé en 1875 dans l'affaire Sturm *v.* Atlantic Mut. Ins. co. (63. N. Y. 1877. Un. St. Dig. 1877) qu'une surévaluation considérable fait présumer l'intention frauduleuse, sauf la preuve contraire, bien entendu.

suit : 1° Si l'exagération provient d'une erreur et non d'un dol (*malicia*) imputable à l'assuré, l'assurance sera réduite à sa véritable valeur, fixée par les parties de gré à gré ou judiciairement à dire d'experts. L'assureur remboursera l'excédant de la prime reçue, en retenant néanmoins un demi pour cent de cet excédant ; 2° si l'exagération doit être attribuée à une fraude de l'assuré et que l'assureur ait prouvé la fraude, le contrat sera nul à l'égard de l'assuré, et l'assureur gagnera la prime, sans préjudice des poursuites criminelles (art. 752). Si, au moment où le contrat est formé, la valeur des choses assurées n'y a pas été spécifiée, elle sera déterminée : 1° par les factures de consignation ; 2° par la déclaration de courtiers ou d'experts qui procèderont en prenant pour base de leur décision le prix des effets au port de départ, en y ajoutant les frais d'embarquement, d'affrètement et de douane (*los gastos de embarque, flete y aduanas*) (art. 754) (1).

D'après le code de Costa-Rica, les marchandises assurées doivent être évaluées selon leur valeur au lieu du chargement (art. 795). Les assureurs sont admis à prouver les exagérations frauduleuses soit en provoquant l'estimation des objets assurés, soit par des factures et autres modes légaux de preuve, et, la fraude une fois établie, la légitime valeur de ces objets deviendra la mesure de leur responsabilité (art. 796). L'article 797 traite des réductions au cas d'exagération simplement erronée, et alloue aux assureurs un demi pour cent sur le montant des réductions. L'article 799 correspond à l'art. 754 du code espagnol : au prix des effets dans le port de charge il ajoute « les droits payés et les frais faits jusqu'à bord ». Les articles 798 et 800 correspondent à nos articles 338 et 340. On retrouve les mêmes dispositions dans le code mexicain (art. 650 à 653) et dans le code péruvien (art. 674 à 681) (2).

Codes du Chili, du Honduras, du Salvador et de Guatemala. L'assurance (terrestre ou maritime) n'est efficace que jusqu'à concurrence de la vraie valeur de l'objet assuré, même si l'assureur s'est engagé pour une somme qui la dépasse. Si la valeur intégrale de la chose n'est pas assurée, l'assureur ne sera obligé de payer l'indemnité que dans la proportion qui existe entre la valeur assurée et celle qui ne l'est pas. Cependant les intéressés pourront stipuler que l'assuré ne supportera aucune partie de la perte ou du dom-

(1) Le dernier alinéa de l'art. 754 reproduit notre article 340. L'art. 753 correspond à notre art. 338. — (2) Signalons toutefois, dans le code péruvien, ces dispositions spéciales. Art. 876 § 2. Si resultare acreditado el fraude, se reducira la responsabilidad al legitimo valor, deduciendose ademas un doce per ciento (probablement 12 0/0 sur l'excédant retranché). Art. 878 § 2 (au cas d'exagération simplement erronée). Y se abonara, ademas, a los aseguradores un tres por ciento (3 0/0) sobre el exceso del valor.

mage, excepté dans le cas où le montant du sinistre dépasserait la somme assurée (art. 532 c. chil., 530 c. H., 461 c. S., 421 c. G.). Si la police ne détermine pas la valeur des choses assurées, l'assuré pourra l'établir par tous les modes de preuve admis par le présent code (art. 533 c. chil., 531 c. H., 462 c. S., 422 c. G.). Quoique la valeur ait été formellement énoncée dans la police, l'assureur ou l'assuré pourront prouver que l'estimation a été exagérée par erreur ou par fraude. Si l'estimation a été exagérée par erreur, la somme assurée et la prime seront réduites jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés, et l'assureur pourra exiger sur la différence entre cette valeur et celle énoncée dans la police l'indemnité qu'il y aura lieu (*la indemnizacion a que haya lugar*). Si l'assureur prouve que la différence entre la valeur réelle des objets et la quantité assurée provient de la fraude de l'assuré, ce dernier ne pourra exiger le paiement de l'indemnité en cas de sinistre et devra verser à l'assureur la prime entière, sans préjudice de l'action criminelle. Mais si l'objet assuré a été estimé au juste par des experts choisis par les parties, l'assureur ne pourra, hors le cas de dol, discuter la valeur que les experts lui auront assignée (art. 534 c. chil., 532 c. H., 463 c. S., 432 c. G.). Si la police ne contient pas l'indication expresse ou tacite de la valeur assurée, l'assureur est censé s'obliger à indemniser l'assuré jusqu'à concurrence de la valeur de la chose assurée à l'époque du sinistre. Il y a indication expresse non seulement lorsqu'on indique d'une façon précise la valeur assurée, mais encore lorsque l'assureur s'engage à payer tout ou partie de la valeur de l'objet assuré, selon l'estimation que l'on en fera à l'époque du sinistre, ou lorsqu'on établit dans la police le moyen de fixer la somme assurée. Il y a indication tacite lorsque la police contient l'estimation de l'objet assuré, la fixation de la prime ou toute autre donnée suffisante pour déterminer la somme assurée (art. 535 c. chil., 533 c. H., 464 c. S., 424 c. G.). Les dispositions suivantes n'ont trait qu'à l'assurance maritime. Par la signature de la police, on présume que les intéressés ont reconnu juste l'évaluation qu'elle fait des objets assurés ; toutefois l'assureur et l'assuré pourront discuter cette évaluation. Néanmoins ils ne pourront plus exercer ce droit après avoir connu l'heureuse arrivée ou la perte ou la détérioration des objets assurés (art. 1222 c. ch., 1219 c. H., 1095 c. G., 1139 c. S.). Dans le cas prévu par l'art. 533 c. chil. (1), la valeur des marchandises assurées sera fixée par experts en prenant pour base leur prix déterminé conformément aux dispositions de l'art. 1220 § 2 c. chil. (2) (art. 1223

(1) Et les articles correspondants des trois autres codes. — (2) C'est-à-dire la valeur intégrale que les marchandises peuvent avoir au port d'expédition

c. ch., 1220 c. H., 1096 c. G., 1140 c. S.). Les articles 1224 et 1225 c. ch., 1221 et 1222 c. H., 1097 et 1098 c. G., 1141 et 1142 c. S. correspondent à nos articles 338 et 340.

Nous avons cité (n. 1316) les articles 273 à 275 du code hollandais. Il faut les combiner avec les dispositions suivantes, inscrites dans le livre II du même code sous la rubrique : *Evaluation des objets assurés* ». D'après l'art. 619, si un navire a été assuré pour sa valeur entière, l'évaluation portée dans la police peut être diminuée par le juge, sur rapport d'experts, lors même que le navire aurait été antérieurement expertisé, dans les deux cas suivants : 1° lorsque le navire a été estimé dans la police d'après son prix d'achat ou de construction et qu'il a pu diminuer de valeur soit par vétusté, soit par l'usure résultant de précédents voyages ; 2° lorsque le navire, ayant été assuré pour plusieurs voyages, a péri après en avoir fait un ou plusieurs et que le fret qui est considéré comme une compensation naturelle de l'usure du navire a été perçu (1). Le profit espéré (art. 621) (2) est estimé d'après les prix courants reconnus ou, à défaut, par des rapports d'experts constatant le bénéfice qu'on aurait pu raisonnablement obtenir si les marchandises assurées étaient arrivées au lieu de destination dans les conditions ordinaires du voyage. S'il est prouvé par les prix courants ou par l'évaluation des experts (art. 622) qu'en cas d'heureuse arrivée le gain aurait été inférieur à la somme déclarée par l'assuré dans la police, l'assureur est libéré en payant la somme ainsi réduite ; il ne doit rien si les objets assurés ne devaient produire aucun profit. Le fret est évalué (art. 623) d'après les chartes parties ou les connaissements et, à défaut, réglé par experts.

Nous avons cité (n. 1316) l'art. 1728 du code portugais. L'art. 1729 du même code reproduit l'article 619 du code hollandais, mais avec cette addition qui en modifie la portée : « il ne sera pas loisible au juge d'opérer cette diminution, s'il est intervenu une stipulation contraire ». Les marchandises assurées, provenant des fabriques ou des magasins de l'assuré, sont estimées au prix auquel on pourrait les vendre dans le lieu du déchargement (art. 1730) (3).

au moment de leur embarquement, en y comprenant les frais faits jusqu'au moment de la mise à bord et la prime de l'assurance (art. 1217 c. H., 1092 c. G., 1136 c. S.).

(1) L'art. 620 du même code correspond à notre art. 340. — (2) A combiner avec l'art. 615, cité au n. 1364. — (3) Les marchandises acquises par échange sont évaluées au prix qu'on en aurait obtenu si elles avaient été vendues au lieu du déchargement (art. 1731). Mais si, dans ce pays, le commerce ne se fait que par échange, la valeur des marchandises assurées est réglée d'après le prix d'achat des marchandises données en échange, en y ajoutant les frais de transport (art. 1732).

Dans les assurances sur fret et sur profit espéré, l'évaluation se fait comme en Hollande (1).

Il est traité, dans les articles 692 à 701 du code brésilien, de « l'évaluation des objets assurés ». Nous avons cité, au n. 1316, l'art. 692. L'art. 693 permet à l'assureur de contester, par tous les modes de preuve admis en matière commerciale, l'évaluation alors même que la clause « vaille plus, vaille moins » aurait été insérée dans la police. A cet effet, l'assureur peut exiger de l'assuré la production des documents et la déclaration des moyens sur lesquels il se fonde pour justifier l'évaluation de la police ; et l'assuré, s'il refuse de fournir ces justifications, est présumé en fraude. Si la police (art. 694) ne détermine pas la valeur des marchandises assurées, l'évaluation en est faite à leur prix d'achat augmenté des frais de chargement, du prix de l'assurance et de la commission qui a pu être payée, de telle sorte qu'en cas de perte totale l'assuré puisse être remboursé de la valeur entière de l'objet mis en risque. Dans l'assurance sur fret qui n'exprime pas de valeur déterminée, l'évaluation est faite d'après la charte partie, d'après les connaissements ou le manifeste ou d'après le livre de chargement; ces divers moyens d'évaluation sont admis cumulativement. Dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse (art. 695), la valeur est déterminée par le contrat original et, pour l'assurance sur dépenses faites pour le navire ou la cargaison pendant le voyage, les comptes légalisés sont pris pour base de l'évaluation (2). S'il est prouvé que l'assuré a commis une fraude en déclarant la valeur (3) et si cette déclaration est faite dans la police ou même dans un acte postérieur ou séparé, le juge, outre qu'il réduit à sa juste valeur l'estimation de l'objet assuré, prononce contre l'assuré une condamnation au paiement du double de la prime (art. 700).

Dans les républiques argentine et de l'Uruguay, si la police est ouverte, l'estimation est faite par tous les modes de preuve admis en matière commerciale (art. 660 c. A. et c. U.); si la police est évaluée, l'évaluation peut toujours être contestée, à moins qu'elle n'ait été faite par des experts nommés par les parties. Quand l'exagération frauduleuse est prouvée, le juge condamne l'assuré à payer le double de la prime et réduit la valeur déclarée à la véri-

(1) Art. 1733 à 1735. Signalons l'art. 1734, ainsi conçu : « O seguro do lucro esperado é nullo na parte d'este lucro, cuja realidade nao poder legalmente proverse ». — (2) L'art. 696 reproduit l'article 1730 c. port. en augmentant la valeur des marchandises des frais de chargement, de la prime d'assurance et de la commission. Les articles 697 et 698 correspondent à nos articles 338 et 340. — (3) Et cette preuve est recevable nonobstant la clause vaille plus, vaille moins (art. 701).

table valeur de la chose assurée (art. 661 des deux codes). La clause *vaille plus vaille moins* ne relève pas l'assuré d'une condamnation pour fraude et n'a aucune valeur s'il est prouvé que la valeur réelle est inférieure de 25 0/0 aux évaluations (art. 662 des deux codes). Il faut combiner ces dispositions, communes à toutes les assurances, avec celles du chapitre II du titre des assurances maritimes, placées sous la rubrique « *de la avaluacion de las cosas aseguradas* » (1).

Les articles 180 du code turc, 178 du code égyptien reproduisent notre article 336; les dispositions de notre article 338 ont passé dans les articles 183 du code turc, 181 du code égyptien; celles de notre article 339 dans les articles 184 et 182; celles de notre article 340 dans les articles 185 et 183; celles de notre article 357 dans les articles 202 et 199 des mêmes codes. D'après les art. 203 c. t., 200 c. ég., s'il n'y a ni dol ni fraude dans l'assurance de la part de l'assuré, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en faite par des experts ou convenue entre les parties. En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement, à titre d'indemnité, 1/2 0/0 de la somme assurée ou la moitié de la prime si elle ne s'élève pas en entier à 1 0/0.

L'article 20 de la loi belge du 11 juin 1874, qui traite des assurances en général, est ainsi conçu : « Dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet au temps du sinistre. Si la valeur assurée a été préalable-

(1) Nous avons cité (n. 1316) les art. 1352 § 1 c. arg., 1362 § 1 c. urug. Le second alinéa de ces articles est ainsi conçu : « ... Puede hacerse asegurar en una sola poliza y per una sola cantidad el buque y el cargamento. En tal caso, la suma del seguro sera repartida segun el valor del buque y de la carga ». Les articles 1354 c. arg., 1364 c. urug., 1359 c. arg., 1369 c. urug. correspondent à nos articles 340 et 338. Les art. 1353 c. arg., 1363 c. urug. reproduisent l'art. 619 du code hollandais. La valeur de l'assurance (*el valor del seguro*) sur les sommes prêtees à la grosse se prouve par le contrat original et celle de l'assurance sur dépenses faites pour le navire ou la cargaison en cours de voyage se prouve par les comptes respectifs dûment legalisés (art. 1355 c arg., 1365 c. urug.). Les articles 1356 et 1357 c. arg., 1366 et 1367 c. urug. reproduisent les dispositions des legislations néerlandaise et portugaise sur l'assurance du profit espére. Dans l'assurance sur fret, l'estimation se fait d'après les chartes-parties ou les connaissements ; à leur defaut et aussi dans le cas où l'évaluation est faite pour le compte des proprietaires du navire, l'estimation est faite par experts (art. 1358 c. arg., 1368 c. urug.).

ment estimée par experts convenus entre les parties, l'assureur ne peut contester cette estimation, hors le cas de fraude. La valeur de l'objet peut être établie par tous moyens de droit. Le juge peut même, en cas d'insuffisance de preuves, déférer d'office le serment à l'assuré ». La loi du 21 août 1879 reproduit dans son article 169 notre article 336, dans son article 170 notre article 338, dans son article 195 notre article 364 (1) L'article 187 de la même loi s'exprime en ces termes : « Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires. L'estimation des corps, quille, agrès et apparaux d'un navire est établie sur leur valeur au jour où les risques ont commencé. L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent est faite d'après leur valeur aux lieux et au temps où les risques ont commencé ». Les articles 188 et 189 de la même loi sont calqués sur notre article 357 et sur le premier alinéa de notre article 359.

Avant la réforme de 1879, la prohibition d'assurer le bénéfice espéré était devenue, en Belgique, lettre morte. « J'ai lu, dit M. de Courcy (2), un grand nombre de polices souscrites à Anvers, où il était expressément dit que l'estimation convenue comprendrait 30, 40, 50 0/0 ou davantage de bénéfice *imaginaire*. Dans d'autres, il était écrit, presqu'avec impudence : *les assurés peuvent comprendre dans leurs déclarations de valeurs tel bénéfice imaginaire qu'ils voudront* » (3). La loi du 21 août 1879, loin de mettre un terme à cet abus, le consacra dans son article 190, ainsi conçu : « Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi sans qu'il soit besoin d'autre justification ». « Je reconnais, s'écrie M. de Courcy (4), la pratique anversoise, dont je parlais tout à l'heure, de l'assurance du bénéfice imaginaire : elle a été assez puissante pour pénétrer dans la loi elle-même... Il est interdit aux tribunaux de contrôler les valeurs les

(1) Avec ce paragraphe additionnel : « Toutefois l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieures à la prolongation du voyage ». — (2) L'exagération des valeurs assurées, p. 15. — (3) *En l'absence de dol*, jugeait, le 9 octobre 1852, le tribunal d'Anvers (Rec. d'A. 56. 1. 217), l'exageration ne vicie pas le contrat. La cour de Bruxelles ajoutait, le 28 juillet 1873 (Rec. d'A. 74. 1. 220) : il en est ainsi bien que l'assurance ait été conclue aux conditions de la police d'Anvers. V. toutefois l'arrêt de la cour de cassation belge du 23 juin 1874. Rec. d'A. 75. 1. 85. — (4) Ib., p. 17.

plus exagérées, et il est loisible à tout parieur, s'il trouve un parieur adverse, de se créer un intérêt de 100.000, de 200.000 fr. à la perte d'un navire : il suffit de convenir de l'évaluation d'un profit espéré » (1).

On lit dans la formule de l'assurance sur facultés, de Copenhague (2) : « La valeur de l'objet assuré... est taxée par l'assuré à... Rigsdales,... la prime d'assurance... comprise (3) ». D'après le projet de code marime danois (4), les effets peuvent être assurés au-delà de leur prix ordinaire, si le motif de la surévaluation est la valeur supérieure qu'ils pourraient avoir pour l'assuré et pourvu que cette circonstance ait été signifiée à l'assureur ou ressorte autrement des déclarations qui lui ont été faites.

En droit allemand comme en droit français 1° l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur entière de l'objet assuré n'est pas valable pour l'excédant (5) ; 2° l'assurance serait entièrement nulle s'il y avait eu une fraude entraînant, d'après les principes généraux du droit, la nullité du contrat (6). Nous avons cité (n. 1316) l'article 797 § 1 aux termes duquel l'évaluation (dans les polices évaluées) sert de règle entre les parties. On lit dans le même article que l'assureur a le droit de réclamer une réduction de l'évaluation, s'il prouve qu'elle est « d'une exagération considérable » (7). Lorsque le profit espéré est évalué (art. 792 § 2), l'assureur, dans le cas où il conteste l'évaluation, doit prouver qu'elle dépassait le profit que, d'après les calculs du commerce, on pouvait attendre lors de la conclusion du contrat (8). Dans l'assurance du fret, on ne doit s'attacher à l'évaluation, pour le dommage à réparer par l'assureur, que lorsqu'il y a sur ce point une stipulation spéciale (art. 797 § 4) (9). A défaut de convention contraire,

(1) Sauf le cas de fraude prouvée, bien entendu ; M. de Courcy se hâte de le reconnaître. — (2) V. von John, p. 126. — (3) La faculté d'assurer certaines marchandises, selon leur provenance, à 50 0/0 en sus de leur valeur ou même au double de leur valeur, dont parlent MM. Hoechster et Sacré, avait éte donnée aux assures par la convention de 1746. — (4) Rev. de dr. internat., ann. 1882, p. 528 (article de M. Lassen). — (5) Art. 790 § 2 du code allemand. — (6) MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz, p. 338, note 1. — (7) M. de Courcy (même brochure, p. 32) est assez peu touché des critiques qui pourraient être dirigées contre le mot *considérable*, admettant que les tribunaux ont en cette matière un certain pouvoir d'appréciation et se réferant d'ailleurs a l'article 805 d'après lequel le profit espere représente 10 0/0 dans une operation du commerce maritime. — (8) On a repoussé le projet prussien d'après lequel le profit esperé ne devait pas depasser 10 0/0. — (9) Cette disposition, disent MM. Gide, Lyon-Caen, etc., s'explique par un usage d'après lequel on evalue souvent le fret soit pour determiner le montant de la prime, soit pour indiquer si l'assurance est totale ou partielle.

la valeur d'assurance du navire est la valeur qu'a le navire au moment où les risques commencent pour l'assureur : cette disposition s'applique aussi lorsque le navire est évalué (art. 799). Vaut comme valeur d'assurance du fret (art. 801 § 2) le montant du fret fixé par le contrat d'affrétement et, s'il n'y a pas de fret fixé ou si les marchandises ont été chargées pour le compte du propriétaire, le fret d'usage (1). On considère comme valeur d'assurance des marchandises, à défaut d'autre base d'estimation fixée par la convention, la valeur que les marchandises ont au lieu et au temps du chargement, en y ajoutant tous les frais jusqu'à la mise à bord y compris les frais d'assurance. Le fret ainsi que les dépenses faites durant le voyage et au port de destination ne sont compris dans l'assurance qu'en vertu d'une convention expresse. Ces dispositions s'appliquent même lorsque la valeur d'assurance des marchandises a été fixée (art. 803) (2). Quand la mauvaise foi de l'assuré entraîne l'annulation du contrat, l'assureur est autorisé à garder la prime entière (3).

En Suède, si la somme assurée dépasse la valeur réelle de l'objet. l'assurance est nulle pour l'excédant ; si elle est inférieure à cette valeur réelle, l'assureur n'est tenu qu'en proportion de la somme assurée (art. 191 c. suéd.). Un navire s'évalue d'après sa valeur au moment de la mise en risque : on peut, par une convention expresse, joindre au montant de cette valeur les frais d'armement, les loyers de l'équipage et les frais d'assurance, pourvu que ces diverses sommes n'aient pas été comprises antérieurement dans une assurance du fret brut. Le fret peut être assuré pour le montant brut de sa valeur, pourvu que les frais d'armement, d'assurance et les loyers de l'équipage n'aient pas été assurés séparément, auquel cas l'assurance ne peut être prise que pour le montant net de la valeur du fret. La valeur réelle du fret est déterminée par le contrat d'affrètement ou le connaissement. Si ni l'un ni l'autre de ces documents n'indiquent la valeur du fret, cette valeur est déterminée par le prix courant du fret, pour le même voyage, dans le port d'embarquement ; si ce prix courant ne peut être fixé, on se réfère aux contrats d'affrètement qui ont pu être signés dans les ports voisins et dans des conditions analogues. Lorsque, en souscrivant une assurance pour fret, on omet de spécifier si cette assurance porte sur le fret entier ou seulement sur une partie, le

(1) « Au temps et au lieu du déchargement », ajoutent les conditions générales de Brême revisées en 1875 (art. 62). — (2) Nous avons cité, au n. 1364, les art. 805 et 806 du code allemand. Ces dispositions s'appliquent également aux droits de commission. Toutefois, en ce qui touche ces droits, il faut substituer au chiffre de 10 0/0, contenu dans l'art. 805 § 2, le chiffre de 2 0/0. — (3) Arg., art. 900 c. all. Cf. Lewis, II, p. 205.

fret entier est censé assuré. Lorsqu'on n'exprime pas si c'est le fret brut ou le fret net que l'on veut assurer, l'assurance est réputée prise pour le fret brut. Quand on assure le fret pour l'aller et le retour, la moitié de la somme assurée est comptée pour chaque voyage. La valeur réelle des marchandises est celle qui leur est attribuée, au moment du départ, par les factures, les prix courants, etc., ou, à défaut de facture, par tout autre moyen convenable d'appréciation, en y joignant les frais de douane et autres déboursés qu'entraînent toujours l'acquisition des marchandises, le coût de l'assurance et les frais d'embarquement. On peut même, moyennant une stipulation formelle, joindre à ce montant celui du fret, des frais de voyage, de douane et autres impôts à payer dans le port de débarquement. Lorsque l'assurance est faite sur les frais d'armement et les loyers de l'équipage ou lorsque, en assurant des marchandises, on y joint le fret et d'autres dépenses qui s'y rapportent, si, par suite de ce sinistre, quelques-unes de ces dépenses n'ont pas été faites, l'assurance est réputée nulle pour une partie équivalente de la somme assurée. Le profit espéré et les avances sur marchandises ne sont censés assurés que s'il existe à cet égard une stipulation formelle dans la police. Lorsque, en assurant des marchandises, on assure en même temps le profit espéré et les avances; l'assureur doit évaluer ce profit et ces avances à tant pour cent ; quand cette dernière évaluation ne figure pas dans la police, on compte un maximum de 10 0/0 pour le profit espéré et de 2 0/0 sur les avances (art. 196 à 203).

Code finlandais. Si les parties. de consentement mutuel, ont assigné préalablement une valeur fixe aux choses assurées, on se fondera sur cette valeur dans toutes les occasions où leurs différends respectifs pourront s'y rapporter, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il y a eu fraude ou méprise évidente dans l'estimation de ladite valeur (art. 182). Si la valeur des choses assurées n'a pas été fixée auparavant par un contrat, elle sera déterminée par l'estimation ou le témoignage d'hommes dignes de foi qui en auront eu connaissance ou pourront fournir quelques renseignements à ce sujet (art. 183). Dans cette évaluation, le navire entrera pour la valeur qu'il avait au moment où ont commencé les risques. On pourra y ajouter, si la condition est expressément stipulée, les frais d'assurance, l'équipement du navire et les loyers de l'équipage (art. 184). La valeur pour laquelle le fret entre dans le compte sera celle qui est énoncée dans le connaissement : à défaut de conventions à ce sujet, le fret sera évalué au prix courant du port où s'est fait le chargement. A moins de conventions contraires, on comptera le fret en entier et l'on déduira de la somme totale les frais d'assurance, l'équipement du navire et les loyers de l'équi-

page, si ces choses ont déjà été comprises dans l'assurance du navire. Si le fret a été assuré pour l'aller et le retour sans plus de précision, on comptera la moitié de la somme assurée pour l'aller et autant pour le retour (art. 185). La valeur des marchandises assurées doit être fixée suivant le prix qu'elles avaient sur la place du chargement, à l'époque où elles ont été expédiées, et établie par les factures, les cotes de la bourse ou l'estimation d'experts ; on ajoutera à cette valeur les droits de douane et les frais faits pour l'achat, l'assurance et l'expédition des marchandises. Les profits espérés sur la vente des marchandises ne peuvent être ajoutés à leur valeur si l'assurance n'en a pas été expressément énoncée dans la police. Si c'est le cas et que le montant du profit n'ait pas été déterminé d'avance, on le comptera au dix pour cent, et la provision assurée au deux pour cent de la valeur des marchandises (art. 186). L'assurance accordée par un ou plusieurs assureurs n'est valable que jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés (art. 187).

En Russie, la dissimulation des valeurs réelles, qu'il s'agisse du navire ou du chargement, n'est qu'une des variétés de la réticence ; elle est qualifiée fraude par la loi et poursuivie comme telle (1).

Il faut signaler dans le titre XIV du livre I du code italien, qui traite des assurances en général, l'article 428, d'après lequel « l'assurance pour une somme excédant la valeur des choses assurées n'a pas d'effet à l'égard de l'assuré s'il y a eu mauvaise foi ou fraude de sa part et l'assureur de bonne foi a droit à la prime ; tandis que, s'il n'y a pas eu mauvaise foi ni fraude de l'assuré, l'assurance a effet jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, l'assuré n'étant pas tenu de payer la prime sur l'excédant, mais devant seulement une indemnité égale à la moitié de cette prime et qui ne doit pas dépasser 1/2 0/0 de la somme assurée ». On lit en outre dans l'article 435 § 1 et 2 : « L'indemnité due par l'assureur est réglée en raison de la valeur des objets assurés, au temps du sinistre. Si l'assurance a été précédée d'une estimation acceptée par l'assureur (*una stima accettata dall' assicuratore*), celui-ci ne peut plus la contester que pour fraude, simulation ou falsification, sans préjudice de toute autre action, même pénale ». L'article 612, qui figure au titre de l'assurance contre les dangers de la navigation, confirme ces règles générales dans les termes suivants : « Les marchandises chargées peuvent être assurées : ou pour le prix coûtant, en y joignant les frais de chargement et la dépense du fret ; ou pour le prix courant dans le lieu de destination

(1) Cf. art. 896 du code russe (éd. et numér. d'A. de St-Joseph).

à leur arrivée sans avaries (1). L'évaluation donnée dans le contrat aux choses assurées sans autre explication peut se rapporter à l'un ou à l'autre de ces prix et ne donne pas lieu à l'application de l'article 428, à moins qu'elle ne dépasse le plus élevé des prix susdits. Cette évaluation est toujours réputée faite sur la déclaration de l'assuré, si elle n'a pas été précédée d'une estimation acceptée (*da stima accettata*) par l'assureur, et elle est alors soumise à la règle établie par l'article 435 § 2 ».

S'agit-il, dit M. de Courcy (2), commentant les mots *da stima accettata*, d'une estimation contradictoire par des tiers. par des experts ? ...« Le texte ne l'exige pas... Or en quoi une *estimation acceptee* diffère t-elle de la *valeur agréée* qui peut comprendre toutes les exagérations ? Je n'aperçois aucune différence. Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, et je ne dis pas assez, l'opération préalable soit d'une expertise par des tiers, soit d'une vérification sérieuse de l'assureur, est absolument, matériellement impossible. Sans parler du temps et des frais, les marchandises ne sont pas sous les yeux des contractants, elles sont à plusieurs centaines ou plusieurs milliers de lieues, déjà emballées, sinon déjà chargées sur un navire qui vogue. L'expédient imaginé de l'expertise ou de l'estimation *précédant* le contrat est absolument frivole ».

La police de Trieste sur facultés (3) (art. 5) s'exprime en ces termes : « Le risque assuré sera constaté en réalité et quantité par les connaissements réguliers ; à défaut, par tout autre document légal équivalent, et le montant de la valeur sera calculé : 1° s'il y a eu sinistre total ou si l'objet assuré n'est pas parvenu au lieu de destination, sur l'appréciation faite d'accord, vaille plus, vaille moins (*valga o non*), à défaut sur l'importance du prix (coûtant) et des frais faits régulièrement jusqu'à bord ; 2° dans tous les autres cas, sur le prix à l'état sain, à déterminer par experts, au lieu de destination (4) ».

(1) M. de Courcy fait observer à ce propos : 1° que le législateur italien autorise par là l'assurance indirecte du profit esperé ; 2° qu'il est très difficile de savoir, quand les marchandises ont péri, quelle valeur elles auraient eue à l'état sain (*L'exagérat. des valeurs assurées*, p. 22 et s.). — (2) Ib., p. 25 et s. — (3) Celle du Lloyd allemand (V. von John, p. 285). — (4) Deducendosi il nolo dell' avaria generale.

TABLE

PAGES

TRAITÉ DES ASSURANCES MARITIMES 1

CHAPITRE I. Histoire et caractères du contrat..... 8

CHAPITRE II. Formes du contrat..... 40

CHAPITRE III. Des personnes capables d'être parties dans le contrat.

Section I. Assurés 133
Section II. Assureurs 161

CHAPITRE IV. Objet du contrat..... 181

Section I. Des choses qu'on peut faire assurer..... 181
Section II. Des divers modes d'assurance..... 251

CHAPITRE V. Théorie des risques..... 285

Section I. Nature des risques..... 285
Section II. Temps et lieu des risques.. 383
Section III. Evaluation des objets mis en risque..... 425

Laval. — Imprimerie et Stéréotypie E. JAMIN

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

De scientia civili apud M. T. Ciceronem (Thèse pour le doctorat ès-lettres), *épuisé*. — Paris, Durand, 1858.

Essai sur les Confessions de saint Augustin (Thèse pour le doctorat ès-lettres). — Paris, Durand, 1858.

De l'aliénation et de la prescription des biens de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics (ouvrage couronné par la Faculte de droit de Paris). — Paris, Durand, 1862.

Les Devoirs, essai sur la morale de Cicéron (ouvrage couronne par l'Institut), *épuise*. — Paris, Didier, 1865.

Mirabeau jurisconsulte (discours prononcé à la rentree de la cour d'Aix). Aix, 1866.

Sieyès et le Jury en matière civile (discours prononcé à la rentrée de la cour d'Aix), *épuisé*. — Aix, 1869.

États-Généraux (1456-1614) (ouvrage couronné par l'Institut). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1871.

La nouvelle organisation judiciaire (Etude sur deux projets de loi soumis à l'Assemblee nationale). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1872.

Reforme du droit civil français d'après les écrits de Fénelon, Archevêque de Cambrai (discours prononce a la rentrée de la cour de Douai). — Douai, 1873.

Henri IV et les Parlements (discours prononcé à la rentrée de la cour de cassation). — Paris, 1877.

Les Parlements du roi (1589-1596) (mémoire lu à l'Académie des sciences morales et politiques). — Paris, 1879.

La Magistrature élue (extrait de la *Revue des Deux-Mondes* du 1er août 1882). — Paris, 1882.

Servan et l'instruction criminelle (mémoire lu à l'Académie des sciences morales et politiques). — Paris, 1883.

La suppression de la course (memoire lu dans la séance publique annuelle des cinq Académies du 25 octobre 1883). — Paris, 1883.

Le Congrès de Paris (1856) et la jurisprudence internationale (mémoire lu à l'Academie des sciences morales et politiques). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1884.

Les Mines et les Mineurs (extrait de la *Revue des Deux Mondes* du 15 avril 1885). — Paris, 1885.

Laval. — Imprimerie et Stéréotypie E. JAMIN.

TRAITE DES ASSURANCES MARITIMES
CHAPITRE I. Histoire et caractères du contrat
CHAPITRE II. Formes du contrat
CHAPITRE III. Des personnes capables d'être parties dans le contrat
Section I. Assurés
Section II. Assureurs
CHAPITRE IV. Objet du contrat
Section I. Des choses qu'on peut faire assurer
Section II. Des divers modes d'assurance
CHAPITRE V. Théorie des risques
Section I. Nature des risques
Section II. Temps et lieu des risques
Section III. Evaluation des objets mis en risque