

*A Monsieur Maurice Sicard pour ses débts  
dans l'assurance Maritime. Je souhaite bon succès  
& prospérité*

ÉTUDE COMPARATIVE

DES

POLICES D'ASSURANCES MARITIMES

SUR FACULTÉS

EN USAGE

SUR LA PLACE DE MARSEILLE

PAR

J.-L. YTIER et R. ROCOFFORT

*Assureurs Maritimes*

MARSEILLE

IMPRIMERIE MARSEILLAISE

39, Rue Sainte, 39

1886

ÉTUDE COMPARATIVE  
DES  
POLICES D'ASSURANCES MARITIMES  
SUR FACULTÉS  
EN USAGE  
SUR LA PLACE DE MARSEILLE

PAR

J.-L. YTIER et R. ROCOFFORT

*Assureurs Maritimes*

---

MARSEILLE

IMPRIMERIE MARSEILLAISE

39, Rue Sainte, 39

—  
1886



*il y a 22 ans et cetera!*

Bien jeunes assureurs et les derniers venus dans l'assurance maritime, nous devons, pour excuser ce travail aux yeux de nos confrères et à ceux de MM. les Courtiers d'Assurances, les prier de ne voir en cet écrit ni idée de pédagogie ni intention de faire école.

Il suffira, du reste, de le parcourir pour se rendre compte que ce n'est ni un commentaire ni une appréciation personnelle des polices et des usages, *mais un simple parallèle raisonné*, établi entre les trois polices actuellement en usage sur la place de Marseille.

Pour le commerce, pour lui surtout, ce travail était à faire. Nous l'avons entrepris, courageusement, certains de la censure, prêts à la critique, espérant seulement qu'on nous tiendrait compte de la bonne volonté et regrettant sincèrement que, parmi nos aînés, aucun n'ait cru devoir nous devancer, de façon à donner à *cette étude le sceau et l'autorité de l'expérience et de la pratique qui lui manquent*.

Jusqu'au 22 décembre 1882, la majorité des contrats d'assurance maritime étaient basés sur la police dite **Police de Marseille**.

Malgré les efforts des créateurs de la police unique, ou **Police française** du 1<sup>er</sup> Mai 1876, on persistait, à Marseille, à suivre, pour la majorité des affaires, les errements précédents. On avait cependant compris la nécessité de remédier aux défauts de la **Police de Marseille** et l'on éprouva le besoin de baser les contrats sur vapeurs, devenus de jour en jour plus nombreux, sur des conditions mieux comprises et plus modernes. Malheureusement, soit apathie soit découragement, par manque d'entente ou faute d'initiative, aucun effort sérieux ne fut tenté.

Profitant de cette faiblesse, quelques négociants et courtiers demandèrent, pour leurs affaires par vapeurs, d'être traités aux conditions de la **Police des Messageries Maritimes**, qui venait d'éclorre à la suite de la **Police française**.

Promptement cette mesure se généralisa et il n'y eut bientôt plus un seul vapeur, *quel qu'il fût*, qui ne se vit traiter aussi favorablement que le meilleur steamer de notre flotte modèle.

Les assureurs, heureux de trouver toute prête la nouvelle assiette dont ils sentaient le besoin et de trouver établi le travail qu'ils n'avaient pu se décider à entreprendre, subirent placidement ces empiètements dont ils ne devaient pas tarder à faire une pénible et onéreuse expérience.

Le remède sortit du mal et bientôt, imposée par les catastrophes, la création d'une nouvelle police fut décidée.

La gestation fut assez facile : La **Police française** avait fait ses preuves ; on la copia telle quelle, même avec ses défauts, si rares, du reste, que beaucoup les ignoraient et après avoir discuté les franchises, on mit au jour la nouvelle **Police sur Vapeurs**, déposée au greffe du Tribunal de Commerce, le 22 décembre 1882.

Pourquoi seulement sur vapeurs ? Pourquoi cette demi-mesure qui conservait, pour une partie des affaires, les errements anciens que l'on trouvait bon de réformer pour l'autre partie ? A-t-on réfléchi, à ce moment là, qu'il se trou-



verait des marchandises plus avantageusement garanties des avaries lorsqu'elles seraient transportées par des voiliers, que lorsqu'elles le seraient par des vapeurs ? Pourquoi a-t-il fallu que la lassitude ait si vite gagné les assureurs et qu'elle ait ainsi arrêté leur tâche à mi-chemin ?

Quoi qu'il en soit, la *Police sur vapeurs*, fort semblable à la *Police française*, mit celle-ci à la mode ou, pour dire plus vrai, démontra aux intéressés, c'est-à-dire aux négociants, qu'elle pouvait leur être avantageuse *dans certains cas* et l'on arriva à user ainsi de trois polices.

Ce sont ces trois polices : La *Police de Marseille*, la *Police sur Vapeurs* et la *Police française*, que nous avons essayé d'expliquer dans leurs dissemblances.

Cette explication, nous l'avons dit, n'est ni la critique ni le commentaire des polices. C'est tout simplement la mise en parallèle de nos trois polices et la comparaison, mot à mot et au pied de la lettre, de chacun de ces imprimés.

Nous disons avec intention, *au pied de la lettre*, car nous avons pris les polices proprement dites, sans tenir aucun compte ni de leurs modifications ni de leurs extensions, que les usages et la jurisprudence ont pour ainsi dire consacrées et qui ressortent *des articles additionnels* qui sont presque toujours inscrits à la suite des polices — Ces *articles additionnels* exigent, en effet, par leurs variétés et leurs nuances, une étude spéciale à chacun d'eux, que nous n'avons pas voulu entreprendre actuellement.

Nous avons donc transcrit ces polices simultanément et les avons mises en regard les unes des autres, article par article, paragraphe par paragraphe ; nous nous sommes bornés ensuite à en indiquer sommairement les différences ainsi que leurs conséquences et leur importance, à notre point de vue.

L'appréciation que nous faisons des dispositions des polices ainsi que de leurs divergences et même de leurs contradictions, n'est, en quelque sorte, que l'interprétation à leur donner en se basant sur le code, les usages et la pratique.

Nous avons tenu à nous limiter strictement à l'imprimé de chacune des polices, parce que, si nous avions dû entrer dans la voie de l'analyse des dérogations habituelles, des articles additionnels et de l'extension ou de l'interprétation de certains articles par la jurisprudence, ainsi que nous venons de le dire, il eût fallu décupler notre travail. Aujourd'hui, en effet, on ne se contente plus de déroger à tel ou tel article des polices, de modifier le taux de franchise ou l'importance des séries, mais encore on exagère la multiplicité des conditions particulières ; un tel examen eût exigé un ouvrage considérable et nous n'avons pas voulu dépasser les limites de l'opuscule.

On ne devra donc pas s'étonner si, dans le cours de notre étude, il nous arrive de nous appesantir sur tel article ou telle disposition, *souvent important aujourd'hui démodé* et modifié couramment par les *articles additionnels*.

Du reste, la police proprement dite est la base et le fond du contrat ; cependant bien des détails de ces dispositions passent inaperçus, tandis que les dispositions particulières, créées au fur et à mesure des besoins, sont plus connues et beaucoup mieux comprises. Il était donc plus utile d'étudier les polices elles-mêmes que de réunir et d'analyser les modifications qu'elles ont eu à subir.

Pour la clarté de notre comparaison, nous avons suivi l'ordre des articles



de la *police française*, jusqu'à son complet épuisement, en plaçant en regard de chacun de ses articles ceux des autres polices qui s'y rapportent. Le texte de la *police française* est placé à gauche, celui de la *police sur vapeurs* au milieu et celui de la *police de Marseille* à droite.

La police sur vapeurs et celle de Marseille contiennent un plus grand nombre d'articles que la police française, qui ne possède pas d'équivalent de ces articles ; nous les avons placés à la suite et dans l'ordre de leurs numéros respectifs.

On remarquera également que nous n'avons, autant que possible, emprunté à la police de Marseille que les articles ou parties d'articles se rapportant *exclusivement* aux *facultés*.

Enfin, à cause de la similitude de bien des articles des polices française et sur vapeurs, il n'est souvent parlé dans le cours de cet ouvrage que de la police française ; mais il va de soi que, chaque fois que les articles seront identiques, cette formule comprendra en même temps la police sur vapeurs.

En terminant, nous devons dire que nous ne renonçons pas à étudier plus tard toutes les modifications apportées à nos trois polices, soit par les derniers *accords* soit par les *articles additionnels* anciens ou récents ; mais nous demandons à tous ceux qui voudront bien nous lire, l'encouragement de leur bienveillante indulgence ainsi que l'appui de leurs conseils et de leur expérience.

J.-L. YTIER et R. ROCOFFORT.

Marseille, 31 Décembre 1885.

---



ÉTUDE COMPARATIVE

DES

POLICES D'ASSURANCES MARITIMES

SUR FACULTÉS

EN USAGE

SUR LA PLACE DE MARSEILLE

---

POLICE FRANÇAISE

1<sup>er</sup> Mai 1876

ARTICLE PREMIER. — SONT AUX RISQUES DES ASSUREURS tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par tempête, naufrage, échouement, abordage, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de navire, jet, feu, pillage, piraterie et baraterie, et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

POLICE SUR VAPEURS

22 Décembre 1882

ARTICLE PREMIER. — SONT AUX RISQUES DES ASSUREURS tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par tempête, naufrage, échouement, abordage, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de navire, jet, feu, pillage, piraterie et baraterie, et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

POLICE DE MARSEILLE

24 Mars 1866

ARTICLE PREMIER. — Les Assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, piraterie et généralement de tous accidents et fortunes de mer; enfin, et par convention expresse, les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baraterie de patron*.

Les articles 1<sup>er</sup> de la police française et de celle sur vapeurs sont identiques. Celui de la police de Marseille est analogue. Dans l'énumération des risques, il y a lieu de remarquer le jet et la baraterie; le premier paraît évidemment impliquer aussi bien le chargement de la cale que celui du pont à condition que pour les voyages *autres que ceux au petit cabotage*, la pontée soit désignée spécialement dans la police; il implique alors une *avarie particulière*, sauf, bien entendu, recours contre le capitaine, conformément à l'article 229 du Code de commerce. *Au petit cabotage*, par contre, le jet constitue *avarie commune* et donne lieu à contribution.

La valeur des marchandises jetées n'est pas remboursée de la même manière dans les trois polices: la police française et celle sur vapeurs prévoient à l'article 11 une franchise de 5 o/o au cabotage et 10 o/o au long-cours, tandis que la police de Marseille étant muette, la seule retenue qu'elle autorise est celle de l'escompte 3 o/o prévu pour les pertes.

La Baraterie ne mérite d'être signalée que par le fait de ce qu'elle sort des risques de mer proprement dits, mais c'est un usage aujourd'hui consacré de la comprendre parmi les risques à la charge des assureurs. (Voir article 22.)



ART. 2. — LES RISQUES DE GUERRE civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent 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 ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 3. — LES ASSUREURS SONT EXEMPTS de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; enfin de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

ART. 2. — LES RISQUES DE GUERRE civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent 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 ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 3. — LES ASSUREURS SONT EXEMPTS de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; enfin de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

ART. 2. — Les Assureurs sont exempts de tous RISQUES DE GUERRE, hostilités, 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.

Ils sont également exempts de tous événements quelconques résultant de la violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, de la part de qui que ce soit, du vice propre de la chose assurée et de tous frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planches ; ces exemptions subsisteront lors même que les pertes et dommages proviendraient de baraterie.

Les articles 2 et 3, communs à la police française et à celle sur vapeurs, sont contenus d'une façon à peu près exacte dans les deux paragraphes de l'article 2 de la police de Marseille. Cependant la police de Paris offre cette particularité, c'est qu'elle prévoit et régleme *grosso modo* le risque de guerre, lorsqu'il est stipulé par convention expresse, tandis que celle de Marseille se contente d'en exempter l'assureur purement et simplement, sans prévoir la convention expresse ni détailler les responsabilités dans ce cas, se fiant au code sous les prescriptions duquel tombent les parties le cas échéant.

Le *vice propre* et les autres exemptions sont analogues dans les trois polices. Mais la police de Marseille ajoute « lors même que les pertes et dommages proviendraient de baraterie. » Cette délimitation de la responsabilité des assureurs pour les cas de baraterie et de leurs conséquences est rationnelle. Nous croyons que c'est parce qu'elle est rationnelle que la police française et celle sur vapeurs n'en ont pas fait mention. Toutefois, étant donnée la responsabilité catégorique que les deux polices donnent aux assureurs pour la *baraterie*, il serait peut-être utile de les dégager de ses conséquences dans le cas qui nous occupe.

ART. 4. — LES RISQUES COURENT du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée, et finissent au moment de sa mise à terre, au point de destination, tous risques d'allèges pour transport immédiat de bord à terre et de terre à bord étant à la charge des assureurs.

Les risques de drômes ne sont pas à la charge des assureurs, sauf convention spéciale.

ART. 4. — LES RISQUES COURENT du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée et finissent au moment de sa mise à terre, au point de destination, tous risques d'allèges pour transport immédiat de bord à terre et de terre à bord étant à la charge des assureurs.

Les risques de drômes ne sont pas à la charge des assureurs, sauf convention spéciale.

ART. 3. — LES RISQUES SUR MARCHANDISES OU ESPÈCES courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'allèges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au débarquement sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

La police française et celle sur vapeurs couvrent les risques de terre à terre ; celle de Marseille n'engage les assureurs que du moment de l'embarquement ; par conséquent, aux termes de cette dernière police, si, entre le moment où la



marchandise quitte le quai et celui où elle est embarquée, il se produit un accident dans la manœuvre des grues, des palans, etc., les assureurs ne seraient pas responsables.

Les risques d'allèges sont bien précis dans la police française et dans celle sur vapeurs et limités seulement aux allèges servant au transport immédiat de terre à bord et de bord à terre. La police de Marseille est indécise et litigieuse à ce sujet. Les risques d'allèges sont bien indiqués à la charge des assureurs, mais cette clause générique peut être étendue à l'excès, depuis les mouvements dans le port, ou d'un point à un autre du port ou de la rade, jusqu'aux mouvements d'un point du territoire à un autre.

Donc, pour ne pas que l'assureur couvre à son insu des risques d'allèges tellement étendus qu'ils forment à eux seuls un petit voyage et éviter des contestations en cas de pertes, il serait à désirer que, dans les assurances souscrites aux conditions de la police de Marseille, le courtier stipulât, dans les clauses manuscrites, l'acceptation ou l'exclusion du risque d'allège *intégral* avec sa délimitation et les prévisions d'extension; cela, afin que l'assureur puisse juger son risque, éviter des surprises et demander une surprime s'il y a lieu. En tout cas, cette précaution enlèverait toujours à l'article 3 de la police le côté litigieux qu'il présente.

La police française et celle sur vapeurs ajoutent l'exclusion des risques de drômes, sauf convention expresse; celle de Marseille est muette à ce sujet.

Cette dernière prévoit et autorise les allègements et transbordements dans les fleuves et les rivières. La faculté de transbordement pour des voiliers est peut être excessive, mais il faut plutôt la considérer comme simple extension de risque d'allège que comme une autorisation expresse de transbordement, qui ferait courir à un assureur des risques sur un navire inconnu ou non à sa convenance.

Pour les affaires faites aux conditions de la Police française, les chargeurs connaissent les exigences du voyage pour lequel ils se font assurer et se font couvrir en conséquence dans les conditions manuscrites de leur police, lorsque les transbordements sont à prévoir. Quant aux risques sur vapeurs, les transbordements sont toujours couverts par les clauses du connaissance qu'acceptent aveuglément les assureurs; enfin l'art. 21 de la police sur vapeurs se conforme à peu près à ces dispositions progressistes.

ART. 5. — 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.

ART. 5. — 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.

ART. 11. — La prime stipulée sera augmentée de trois quarts pour cent par mois dans le cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjournerait devant ce port ou relèverait pour d'autres. Les Assureurs continueraient à courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation pût être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué; mais ils ne répondent d'aucuns frais ou augmentation de dépense résultant de ces relèvements et séjours.



Il n'est pas question des risques de quarantaine dans la police de Marseille ; cependant la dernière phrase de l'article 3, qui autorise le capitaine à alléger, transborder et recharger à l'entrée et à la sortie des lazarets, implique évidemment l'idée de ce principe.

De plus, l'article 11, qui prévoit le cas de blocus au port de destination, paraît comprendre par extension le cas de quarantaine ; car le refus de la libre pratique équivaut, pour un navire, au blocus le plus sévère. On peut fort bien mettre ces deux clauses en parallèle, d'autant plus que cette sorte de prolongation de voyage a été réglementée et taxée d'une surprime. La police française et celle sur vapeurs fixent la surprime à 1/2 0/0 par mois, sans limite ; celle de Marseille stipule le taux de 3/4 0/0 par mois, avec un délai maximum de 6 mois. Cette prévision de délai de 6 mois découle de la clause de blocus, tandis que les quarantaines, excédant très rarement un mois, les rédacteurs des premières polices n'ont pas cru nécessaire de prévoir l'expiration des risques.

La dernière clause, relative à l'exonération pour les assureurs des frais et dépenses résultant des relèvements, serait donc, dans notre ordre d'idées, la répétition de la dernière phrase de l'article 3 de la police française et du 2° § de l'article 2 de la police de Marseille.

En somme, le seul but de ces deux articles est de fixer la surprime qui donne compensation à l'assureur de la prolongation imprévue du voyage, et il était nécessaire de délimiter sa responsabilité durant ces périodes, bien que l'article 4 de la police française et l'article 3 de la police de Marseille l'engagent d'une façon relative jusqu'à la remise à terre de la marchandise.

Malheureusement, par vapeur, il est bien difficile, surtout au cabotage, de suivre les navires et de rechercher les cas donnant lieu à surprime. Ainsi, par exemple, quel est l'assureur qui s'est seulement souvenu de l'existence de l'art. 5 lors des épidémies cholériques de 1884 et 1885, pendant lesquelles l'Italie envoyait nos steamers, destinés à Gênes et Livourne, purger de très longues quarantaines à Asinara ? Et cependant, si les surprimes n'ont pas été payées, les risques n'en ont pas moins été courus.

Nous devons dire, toutefois, pour éviter de faire croire chez nous à toute arrière-pensée à l'égard de la bonne foi de nos chargeurs, que la façon arbitraire dont ces quarantaines étaient ordonnées les laissaient, dans la plupart des cas, aussi ignorants de la situation de leurs marchandises que les assureurs l'étaient de l'exacte aggravation de leurs risques.

L'équité voudrait qu'en temps d'épidémie, une surprime fût ajoutée à la prime et acquise aux assureurs, jusqu'à ce que les chargeurs fassent la preuve de la non exigibilité de cette surprime, qui serait alors ristournée.

Cette mesure égaliserait les situations, car, actuellement, en cas de sinistre en quarantaine, l'assuré est toujours certain, grâce à l'article 5, d'encaisser la somme assurée, tandis qu'en cas d'heureuse arrivée l'assureur n'a aucune certitude de toucher la moindre surprime. Il a plutôt la certitude du contraire.

ART. 6. — DANS TOUS LES CAS OU LE CALCUL de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

ART. 6. — DANS TOUS LES CAS OU LE CALCUL de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

ART. 12. — Lorsque les primes ou augmentations sont stipulées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée comptera comme finie.



Il y a unanimité dans ces trois articles, qui ne sont que la consécration de l'usage et ont, entre autres effets, celui de compléter l'article 5 de la police française et l'article 11 de celle de Marseille.

ART. 7. — SI L'ASSURANCE EST FAITE SUR NAVIRE ou navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs le nom 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 au profit de l'assuré pour tout ce qui n'aura pas été déclaré dans ce délai.

ART. 7. — SI L'ASSURANCE EST FAITE SUR NAVIRE ou navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs le nom 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 au profit de l'assuré pour tout ce qui n'aura pas été déclaré dans ce délai.

ART. 7. — Si l'assurance est faite IN QUO VIS, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au delà les caps Horn et de Bonne-Espérance, dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les Assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû aux Assureurs, en indemnité, un cinquième de la prime pour droit de ristourne.

L'assuré est tenu de communiquer aux Assureurs tout avis de chargement, dès la réception des connaissements ou nouvelles, et au plus tard dans les dix jours de cette réception.

Le principe établi par ces trois articles est semblable, mais il diffère dans les détails.

Ainsi la police française fixe un délai de 4 mois après lesquels l'assurance est nulle de plein droit pour tout ce qui n'aura pas été déclaré dans ce délai.

La police de Marseille gradue ce délai en raison des voyages et ne stipule qu'un droit d'annulation, dont l'assureur peut n'user que si cela lui convient; elle ajoute même un laps de temps raisonnable (10 jours) pour permettre à l'assuré de se pourvoir à nouveau en cas de résiliation. Cette dernière clause ouvre la porte à la chicane, à cause de sa rédaction incomplète et incertaine, car il aurait dû être stipulé que la résiliation n'aurait d'effet que pour les chargements s'étant effectués après le 10<sup>e</sup> jour à dater de la signification; sans cela, le négociant se trouve exposé à n'être pas couvert pour un chargement avisé ultérieurement et effectué, perdu ou avarié antérieurement à la mise en vigueur de la résiliation. La responsabilité de l'assureur serait discutée et il y aurait certainement litige.

Quant à l'indemnité du cinquième, voir ce qu'il en est dit à propos de l'article 28.

Enfin la police française et celle du 22 décembre obligent le négociant à faire part aux assureurs des avis qu'il aurait reçus, au plus tard dans les trois jours de leur réception. Celle de Marseille accorde 10 jours de délai. Ce dernier délai est évidemment trop étendu pour les risques au cabotage, et donne trop de facilité aux chargeurs ou destinataires *oublieux*. On devrait établir une graduation plus sévère, car, dans les deux cas, ces délais sont peu pratiques; ils sont mêmes illusoire pour les voyages au petit cabotage, permettant aux *oublieux* d'attendre la nouvelle de la perte ou de la bonne arrivée.



ART. 8. § 1<sup>er</sup>. — LE DÉLAISSEMENT POUR DÉFAUT DE NOUVELLES peut être fait : après six mois pour tout voyage au cabotage ; après huit mois pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après douze mois pour tous les voyages au delà de l'un ou l'autre desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris et de la date des dernières nouvelles connues. Ils se réduisent du quart pour les vapeurs. L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

ART. 8. § 1<sup>er</sup>. — LE DÉLAISSEMENT POUR DÉFAUT DE NOUVELLES peut être fait : après six mois pour tout voyage au cabotage ; après huit mois pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après douze mois pour tous les voyages au-delà de l'un ou l'autre desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris et de la date des dernières nouvelles connues. Ils se réduisent du quart pour les vapeurs. L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

ART. 14. — Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'art. 375 du Code de Commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme suit : à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois ; un an pour les voyages de long cours, et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

La police française et celle sur vapeurs réduisent fort équitablement les délais du délaissement pour défaut de nouvelles fixés par l'article 375 du Code de Commerce. Mais celle de Marseille renferme un non sens qu'il convient de signaler, bien que l'on s'accoutume à le rectifier par les articles additionnels. Son article 14 dit : Hors le cas de guerre etc. etc., les délais établis par l'article 375, etc., seront réduits à 6 mois, 9 mois, un an, 15 et 18 mois !!! Or, si l'on se reporte au Code de Commerce actuel, on trouve fixés à 6 mois et un an les délais de l'article 375 que l'on prétend réduire, et qui, par une anomalie encore plus étrange, seraient, au pied, de la lettre, les délais de rigueur dans le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, puisque la police de Marseille ne prétend modifier ces délais qu'hormis le cas de guerre, etc. . . .

L'explication de cette bizarerie est dans un lapsus, similaire à celui qui a fait indiquer par les rédacteurs de la *police sur vapeurs* les délais de défaut de nouvelles pour les *voiliers*, stipulés par la police française, qu'ils ont naïvement copiée.

La police marseillaise du 24 mars 1866 est basée presque intégralement sur celle du 28 septembre 1850, et l'on n'a pas pris garde, en 1866, que l'article 375 du Code de Commerce, qui avait été visé par cette dernière police, venait d'être modifiée d'une façon absolue par la loi du 3 mai 1862, bien plus progressiste encore que les assureurs de 1866 ; de sorte que l'article 14 de la police de Marseille actuelle est totalement perclus ! Fort heureusement, nous le répétons, les articles additionnels, d'un emploi général, corrigent toujours cette inadvertance de nos anciens.

Nous ne relevons pas le cas de survenance de guerre, puisque les faits ci-dessus rendent cette clause caduque.

Il faut remarquer encore la prévoyance de la police française : d'abord parce qu'elle prévoit d'où les délais devront compter, et ensuite qu'elle stipule pour l'assuré l'obligation de justifier de la date du départ et de la non arrivée, tandis que la police de Marseille est muette à cet égard et paraît se contenter de la présomption de la loi.

Enfin la police de Marseille n'étant plus usitée pour les risques par vapeurs, il est superflu de faire remarquer l'unité de ses délais, quels que soient les navires, vapeurs ou voiliers.



ART. 8 § 3. — Le délaissement peut être fait aussi :

1° Dans le cas prévu par l'article 394 du Code de Commerce.

2° Dans le cas de vente ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination pour cause d'avarie matérielle à la marchandise assurée provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs.

3° Dans tous les cas d'innavigabilité du navire, par naufrage ou autrement, si, après les délais ci-dessous, la marchandise n'a pas pu être remise à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins si le rechargement à bord d'un autre navire prêt à la recevoir n'en a pas été commencé dans les mêmes délais.

Les délais sont :

De quatre mois si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la Mer Noire, sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe.

De six mois si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation peut être interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été notoirement empêché.

4° Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur.

Aucun autre cas ne donne droit au délaissement.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de Commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des paragraphes qui précèdent.

ART. 8 § 3. — Le délaissement peut être fait aussi :

1° Dans le cas prévu par l'article 394 du Code de Commerce.

2° Dans le cas de vente ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination pour cause d'avarie matérielle à la marchandise assurée provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs.

3° Dans tous les cas d'innavigabilité du navire, par naufrage ou autrement, si, après les délais ci-dessous, la marchandise n'a pas pu être remise à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins si le rechargement à bord d'un autre navire prêt à la recevoir n'en a pas été commencé dans les mêmes délais.

Ces délais sont :

De quatre mois si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la Mer Noire, sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe.

De six mois si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation peut être interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été notoirement empêché.

4° Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur.

Aucun autre cas ne donne droit au délaissement.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de Commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des paragraphes qui précèdent.

ART. 18 § 2. — La vente en cours de voyage de blés-grains, graines, légumes et farines, dont la détérioration matérielle n'ira pas à trois quarts de la valeur, ne donnera lieu qu'à l'action d'avarie qui sera exercée conformément à l'art. 23 ci-dessous et d'après les prix au lieu de la vente.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de Commerce contraire au présent article.

ART. 19. — Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans les cas prévus par les articles 375 et 394 du Code de Commerce, et dans celui-ci, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur de la marchandise arrivée au lieu de reste.

De toutes les différences signalées jusqu'ici ou qui restent encore à signaler, aucune n'a l'importance du désaccord qui existe entre les trois polices au sujet du délaissement.

En dehors du cas du défaut de nouvelles, dont il vient d'être parlé au précédent article, la police de 1866 est absolument muette, pour les assurances à tous risques, sur les cas donnant lieu au délaissement; de sorte qu'elle soumet les parties aux dispositions intégrales du Code, depuis l'article 369, qui énumère tous les cas, jusqu'à l'article 396 et ceux précédents qui complètent celui 369 et prévoient les circonstances secondaires ou plutôt corrélatives.



La police française, et par conséquent celle du 22 décembre 1882, qui est identique pour cet article, énumèrent, après le défaut de nouvelles, quatre cas seulement donnant lieu à délaissement, ajoutent, *qu'aucun autre cas ne donne lieu à délaissement et déclarent déroger aux dispositions du Code de Commerce.*

Examinons d'abord ces polices, tout en profitant de cet examen pour mettre en parallèle les cas qu'elles prévoient avec ceux de la police marseillaise ou ceux du Code ainsi que leurs dispositions.

Les quatre cas sont les suivants :

1° Celui prévu par l'article 394, c'est-à-dire que : *si dans les délais, six mois pour les mers d'Europe et un an pour les pays plus éloignés, sauf pour les marchandises périssables, le capitaine (ou les assureurs) n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de destination, le chargeur (ou l'assuré) peut en faire le délaissement.*

Il faut remarquer que nous citons cet article du Code *in extenso*, d'abord parce qu'il fait partie des cas prévus par la police marseillaise, même pour les risques franc de toutes avaries (art. 19), ensuite parce que le paragraphe 3 de la police française reproduit ces dispositions en les étendant à tous les cas d'*innavigabilité* et en modifie les délais et les dispositions de détails. Il y aura donc lieu d'y revenir tout à l'heure.

2° La vente en cours de voyage.

Quel que soit le degré d'avarie fixé par la vente, l'assuré a le droit de délaisser, pourvu que les dites avaries proviennent de fortune de mer à la charge des assureurs.

La police de Marseille est muette sur le principe général lui-même, mais prévoit et régleme quelques cas. Son paragraphe 2 de l'article 18 n'accorde à l'assuré que l'action d'avarie si le dommage ne va pas au  $\frac{3}{4}$  de la valeur pour les grains, graines, légumes et farines.

En l'espèce, la situation des propriétaires des marchandises non comprises dans cette catégorie n'est pas réglée par cette police.

3° Dans tous les cas d'*innavigabilité par naufrage ou autrement*, si, après les délais, etc., etc.

Voici donc les dispositions que l'article 394 du Code réserve spécialement à l'*innavigabilité sans naufrage ni échouement avec bris et à l'innavigabilité relative*, qui se trouvent appliqués, *presque exactement*, à tous les cas d'*innavigabilité*.

Nous disons, presque exactement, à cause des dispositions complémentaires et parce que, ainsi qu'il est dit dans l'examen du premier cas, les délais sont restreints ici à 4 et 6 mois. Ce lapsus autorise l'assuré à choisir à son gré les délais les plus courts, c'est-à-dire ceux-ci, sauf en cas d'*innavigabilité sans naufrage ni échouement avec bris*, et pour des marchandises périssables pour lesquelles l'art. 394 réduit le délai à 3 mois, pour les mers d'Europe.

Les dispositions complémentaires étaient nécessaires. Ainsi l'art. 394 du Code est vague en ce qui concerne le moment exact où expirent les délais ; il dit : «... Si... le capitaine n'a pu trouver de navire... pour recharger les marchandises et les conduire à destination, » de sorte que, si les délais expirent avant que la marchandise ait pu être remise à destination, même le navire transporteur étant affrété ou ayant chargé, il y aurait litige entre l'assureur, qui prétendrait



avoir trouvé le navire, et l'assuré (si c'est son intérêt) qui soutiendrait que dans les délais légaux la marchandise n'a pas été *conduite à destination*.

La police française a su fixer clairement les cas et dit: « *Si... la marchandise n'a pu être remise... ou le rechargement à bord d'un autre navire n'a pas été commencé...*, etc. »

Elle ajoute encore les cas de force majeure, détention par la glace et autrement et prolonge les délais en conséquence.

La police de Marseille est vague; ses articles 18 et 19 sont mal définis; il est trop laissé de prise au litige et elle s'en rapporte trop aux usages. Leur rédaction manque de dispositions catégoriques et claires. De plus, un nouveau lapsus s'est glissé dans l'article 19 qui stipule l'application de l'article 375 du Code de Commerce pour les risques francs de toutes avaries, sans tenir compte de la contradiction de cet article avec celui n° 14 de la police; de sorte qu'un assuré qui ne serait couvert que franc de toutes avaries, serait, au pied de la lettre de la police, plus favorisé que celui aux pleines conditions, pour le cas de défaut de nouvelles.

4° Perte ou détérioration des 3/4.

C'est la copie du Code du Commerce (auquel on doit se référer pour la police marseillaise), sauf la phrase « Indépendamment de tous frais quelconques. » Relevons cependant ce fait que la police française n'admet pas ce dernier cas comme valable pour le délaissement lorsqu'il s'agit des marchandises comprises dans l'art. 10... Sauf bien entendu les cas prévus par le dit article (Voir article 10).

Ce cas est le dernier prévu par la police française qui ajoute la phrase déjà citée: « *Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement* ».

En conséquence, tous les autres cas prévus par le Code et par suite par la police de Marseille sont exceptés.

Ces cas, fort diffus, sont trop mal délimités entre la perte et l'article 394 pour qu'il soit possible d'étudier les mille incidents spéciaux qu'ils peuvent faire naître.

ART. 9. — LES AVARIES COMMUNES et les avaries particulières en frais se règlent cumulativement entre elles, indépendamment des avaries matérielles. Elles sont remboursées intégralement et sans retenue pour tous voyages quelconques par vapeurs 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.

Néanmoins, si les contributions proportionnelles ont été payées sur une somme supérieure à la somme assurée, les assureurs ne doivent que la proportion de la somme assurée.

Quant aux voyages par voiliers s'accomplissant d'un point

ART. 9. — Les avaries communes et les avaries particulières en frais se règlent cumulativement entre elles, indépendamment des avaries matérielles. Elles sont remboursées intégralement et sans retenue pour tous voyages quelconques.

Néanmoins, si les contributions proportionnelles ont été payées sur une somme supérieure à la somme assurée, les assureurs ne doivent que la proportion de la somme assurée.

ART. 15. — Dans le cas d'AVARIES GROSSES ou COMMUNES, les Assureurs ne paient que l'excédant de un pour cent de la somme assurée sur les monnaies et matières d'or ou d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets. Néanmoins, ils ne paient que l'excédant de dix pour cent sur corps et cargaisons des navires grecs, russes et ottomans venant des échelles du Levant et des mers Noire et d'Azoff.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avarie.

ART. 21, § 4. — ..... Les avaries particulières qui ne se composent que des frais étrangers aux dommages matériels, ou qui proviennent d'une contri-



à un autre dans les mers Méditerranée, Noire ou d'Azoff, les assureurs ne remboursent les contributions proportionnelles réduites, s'il y a lieu, conformément au paragraphe précédent, 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.

butions proportionnelles sont réglées séparément et remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles

Pour mieux établir la différence des deux polices française et de Marseille, il convient d'abord de scinder les avaries communes et les avaries frais. La police française les assimile absolument et les franchises stipulées sont exactement communes aux deux genres d'avaries. La police marseillaise fait une mention tellement distincte des avaries communes d'avec celles particulières en frais, que l'article 15 est absolument muet sur ces dernières. Pour trouver les dispositions qui régissent le remboursement des avaries frais, il faut se reporter au dernier § de l'article 21, spécial aux avaries particulières. Pour la clarté de la comparaison, nous avons placé l'extrait de cet article immédiatement après l'art. 15 et en opposition avec celui 9 de la police française. Nous en ferons l'analyse à la suite de celle des avaries communes.

La Police sur vapeurs accorde aux assurés le remboursement intégral des avaries communes sans aucune exception de voyage.

La police française, également, accorde la même faveur pour les vapeurs, sans exception de voyage, ainsi que pour les voiliers qui naviguent hors de la Méditerranée. Dans cette mer et dans celles adjacentes, les avaries grosses sur navires à voiles ne sont remboursées que sous une franchise et pour l'excédant de 3 o/o. Enfin si le voilier est *ottoman* ou appartient aux ports des mers Noire et d'Azoff, cette franchise est portée à 10 o/o même en dehors de la Méditerranée.

Bien que cela n'ait aucune importance, maintenant que la place possède une police spéciale sur vapeurs, qui, comme nous venons de le dire, rembourse intégralement, de même que la police française, les avaries communes et les avaries frais, nous devons signaler que la police marseillaise traite également les navires à voiles et ceux à vapeurs. Elle fixe, pour les avaries grosses seulement, une franchise toujours déduite de 1 o/o sur la somme assurée, pour tous voyages, sur les monnaies et matières d'or et d'argent et 3 o/o sur toutes autres marchandises, sauf celles quelconques venant des échelles du Levant, des mers Noire et d'Azoff, sur navires *grecs*, *russes* et *ottomans*, qui subissent sur la valeur assurée une franchise de 10 o/o.

Il faut remarquer une particularité assez étrange dans l'espèce: c'est que la police française, qui, d'un accord parfait avec celle de Marseille, élève à 10 o/o, bien que dans des cas différents, la franchise d'avaries communes sur les navires levantins, omet, intentionnellement ou non, le pavillon grec dans cet ostracisme. A-t-on cru le comprendre dans les navires ottomans ou bien, contrairement à la police de Marseille, les a-t-on jugés dignes d'un meilleur sort? Nous croyons plutôt à une erreur, et ce qui semblerait le prouver, c'est



que la fin du 1<sup>er</sup> § annonce une exception à la règle générale pour les navires levantins ; de sorte que l'on se trouve surpris de ne pas rencontrer les Hellènes dans la catégorie des pavillons... favorisés.

Cependant, et bien que d'accord sur l'énorme franchise d'avaries communes à appliquer aux... levantins, les deux polices diffèrent sensiblement dans les cas sujets à application. En effet, les *grecs, russes et ottomans*, de par la police de Marseille, ne subissent la franchise de 10 o/o que s'ils viennent des échelles du levant et des mers Noire et d'Azoff, alors que la police française soumet à cette franchise, pour tous voyages quelconques, les *ottomans* et ceux des ports des mers Noire et d'Azoff.

En somme et sauf le cas des navires levantins, suffisamment commenté, la différence entre les deux polices, pour les *voiliers ordinaires*, se résume à ceci :

**Police française.** Remboursement intégral hors de Méditerranée et franchise 3 o/o dans cette mer et celles adjacentes, sans aucune exception d'aliment.

**Police de Marseille.** Franchise 1 o/o sur espèces et métaux précieux et franchise 3 o/o sur tous autres objets, sans aucune exception de voyage.

Les *avaries particulières en frais* ou les contributions proportionnelles sont soumises, nous l'avons dit, aux règles adoptées par la police française pour les *avaries grosses* et par conséquent se remboursent comme il est dit ci-dessus.

La Police Marseillaise fixe, quel que soit le voyage, l'aliment et le pavillon, une retenue unique de 1 o/o de la somme assurée, réglée séparément.

Les deux polices sont d'accord pour faire régler ces *avaries*, aussi bien celles communes que celles en frais, indépendamment des *avaries particulières matérielles*. Celle de Marseille ajoute qu'il ne saurait y avoir cumul entre celles de deux voyages et que la retenue devra être faite sur chaque *avarie*. Cette phrase concerne plus particulièrement les risques liés et ceux sur corps.

Le règlement cumulatif des *avaries particulières en frais et de celles communes*, prévu et ordonné par la police de Paris, n'est pas prévu dans celle de Marseille ; de sorte que, le cas échéant, il y aurait lieu à deux règlements et au prélèvement de deux franchises. Mais cette observation est bien platonique pour qui connaît un peu tout ce qui a été dit et écrit sur les *avaries frais* et les *avaries grosses*.

Les auteurs sont loin d'être d'accord sur cette question, et ils ne le seront sans doute pas de longtemps encore, si un congrès international ne vient pas trancher le différend.

La disposition du 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article 9, réduisant à un prorata de la somme assurée les contributions payées sur une somme supérieure à celle assurée, est omise dans la police de Marseille ; cette lacune exposerait les assureurs, en raison de la teneur des art. 415 et 418 du Code de commerce, à payer sur la somme assurée une proportion beaucoup plus élevée que celle de la contribution réelle si la jurisprudence n'avait fixé ce point.



ART. 10. — Sur les Marchandises désignées au Tableau ci-après, les assureurs ne garantissent pas la détérioration matérielle non plus que le coulage, même dépassant les trois quarts, si ce n'est :

1° Quand lesdits 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 été obligé d'entrer dans un port de relâche et d'y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison.

Lesdits dommages sont alors remboursés sous déduction d'une franchise de dix pour cent, à moins qu'il ne soit établi, dans les cas des paragraphes 2 et 3 ci-dessus, qu'ils ne proviennent pas de l'événement. Cette franchise est réduite à cinq pour cent au cabotage pour toutes marchandises autres que les liquides en bouteilles ou cruchons.

En ce qui concerne les liquides en futailles, chargés pour le long cours, ladite franchise est indépendante du coulage ordinaire, qui est fixé à dix pour cent.

*TABLEAU des Marchandises assurées franc de détérioration matérielle dans les conditions de l'article 10.*

Animaux, Allumettes, Bougies, Charbon de terre, Chaussures, Chiffons, Ciment, Cheveux travaillés, Couvertures, Cuirs et Peaux vernis et cirés, Draps du Midi, Fleurs artificielles, Fourrages, Fromages, Fruits verts et secs. Graines de vers à soie, Huile de coco, Jons et Rotins, Légumes verts, Liquides en futailles pour le long cours (eaux-de-vie exceptées), Liquides en bouteilles ou cruchons. Laines en suint d'Espagne, Manganèse, Marchandises sujettes à la casse ou à l'oxydation, Marchandises manufacturées étrangères, en balles ou caisses à claire-voie, Marchandises quelconques chargées sur le pont, Marchandises servant de fardage et tapisserie, Minerais, Paille et tresses de paille, Pétrole, Papiers, Papiers peints, Parfumerie en pots ou flacons, Plantes, Arbres et Arbustes, Pâtes alimentaires, Pommes de terre, Poudre à tirer, Sacs vides, Sels, Sucres raffinés.

ART. 10. — Sur les marchandises désignées au tableau ci-après, les assureurs ne garantissent pas la détérioration matérielle non plus que le coulage, même dépassant les trois quarts, si ce n'est :

1° Quand lesdits 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 été obligé d'entrer dans un port de relâche et d'y débarquer les trois quarts au moins de sa cargaison.

Lesdits dommages sont alors remboursés sous déduction d'une franchise de dix pour cent, à moins qu'il ne soit établi, dans les cas des paragraphes 2 et 3 ci-dessus, qu'ils ne proviennent pas de l'événement.

Cette franchise est réduite à cinq pour cent au Cabotage pour toutes marchandises autres que les liquides en bouteilles ou cruchons.

En ce qui concerne les liquides en futailles ladite franchise est indépendante du coulage ordinaire, qui est fixé à dix pour cent pour le long Cours, quatre pour cent pour le grand-cabotage et deux pour cent pour le petit cabotage.

*TABLEAU de Marchandises assurées franc de détérioration matérielle dans les conditions de l'art. 10.*

Allumettes chimiques, Animaux, Bagages, Chanvres, Conserves alimentaires, Coiffures de femmes, Cuirs et peaux de l'Inde, Ciment, Chaux, Fleurs artificielles, Fromages, Foin et Paille, Fruits verts et secs, Graines de vers à soie, Jutes, Légumes verts, Liquides, Marchandises quelconques chargées sur le Pont, Marchandises servant de fardage et tapisserie, Machines et mécaniques, Objets fragiles et objets de curiosité du Japon, Objets oxydables, Papiers peints et autres, Tresses et paille à tresser, Plantes, fleurs, baies de sureau et autres, Pommes de terre, Poudre à tirer, Produits chimiques, Chlorure de chaux et tous autres. Rotins, Sels, Sacs vides, Sumac. Tableaux, Viandes salées sèches, dites Tasajo, Vivres de bord.

ART. 20. — Sont FRANCS D'AVARIES PARTICULIÈRES : les fruits verts et secs, fromages, sels, chlorure de chaux et tous autres produits chimiques, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches dites *tasajo*, animaux, vivres de bord, conserves alimentaires, plantes, fleurs, baies de sureau et autres, rotins, ciment, chaux, allumettes chimiques, parfumeries, fleurs artificielles, coiffures de femmes, tableaux, toutes marchandises servant de fardage ou formant tapisserie, natron, poudre, plumes et duvet, son, chiffons, touteaux, guano et autres engrais, minerais et métaux, liquides, glaces, verreries et verroteries, porcelaines et autres objets (même compris dans l'un des articles dénommés ci-après à l'article 21) fragiles ou sujets à la rouille ou oxydation, ainsi que les cotons, laines, sparteries, pailles et foin chargés sur le tillac. Les Assureurs ne sont pas garants du coulage et de tous frais quelconques faits pour le prévenir ou le réparer, sur les liquides, graisses, mélasses et suifs, non plus que de la mort des animaux, qu'elle qu'en soit la cause.

Dans les assurances de graines de vers à soie, les Assureurs sont francs de toutes avaries particulières matérielles qu'elle qu'en soit l'importance. Ils n'en sont pas responsables, quand même il y aurait perte ou détérioration supérieure aux trois quarts. L'assuré ne pourra en faire délaissement que dans les cas de naufrage, échouement avec bris ou défaut de nouvelles.

Néanmoins, les avaries sur tous les objets mentionnés au présent article seront payées par les Assureurs sous une retenue des vingt pour cent dans les cas prévus par l'article 22 ci-dessous.

*Ici aucune des trois polices n'est semblable.* L'énumération de chacune des marchandises, comprises ou non dans la nomenclature de celles assurées franc d'avaries particulières, serait trop longue et peu claire, nous préférons



les réunir en un tableau synoptique qui permettra, à première vue, de se rendre compte de la façon dont chaque police traite telle ou telle marchandise. (Voir ce tableau à la fin de la brochure). Cependant il est des dispositions principales tellement différentes que nous devons les signaler.

En premier lieu, il faut relever la différence des principes mêmes de cet article dans les trois polices, c'est-à-dire : 1° *l'exonération pour l'assureur des avaries particulières* ; 2° *les cas qui détruisent cette exonération et rétablissent la responsabilité de l'assureur* ; 3° *les limites ou franchises dans lesquelles, ou plutôt au delà desquelles, les assureurs sont atteints par l'obligation du remboursement.*

Sur les marchandises spécialement énumérées, et sauf les cas prévus dans cet article 10, la police française et celle sur vapeurs affranchissent les assureurs de l'avarie particulière matérielle, *lors même que celle-ci atteindrait ou dépasserait les 3/4* ; par conséquent, pas de délaissement possible pour ce motif. La police de Marseille, soit par réticence voulue soit par imprévoyance dans la rédaction, dit simplement que, les marchandises désignées sont franc d'avaries particulières, de sorte que les avaries sur les dites marchandises sont à la charge des assureurs si elles atteignent les trois quarts, par le seul fait de l'article 19 de la police, qui donne, dans ce cas, la faculté à l'assuré d'opter pour le délaissement.

Cette disposition de la police marseillaise est essentiellement absurde. En effet, si l'on a cru nécessaire de former une catégorie de marchandises trop avariabiles par leur nature pour permettre, à un moment donné, d'apprécier l'importance ou la cause de l'avarie, c'est que l'on avait pensé, avec juste raison, que ces marchandises étaient sujettes à des avaries pouvant provenir de causes étrangères au risque maritime et, qu'en conséquence, il n'y avait pas lieu de les faire supporter aux Assureurs. Mais alors, pourquoi revenir sur cette disposition lorsque les trois quarts sont atteints et faire qu'une avarie, qui n'est pas fortune de mer et n'incombe pas aux assureurs si elle n'est que de 10, 20, 60 ou même 74 p. o/o, le devienne subitement et soit à rembourser dès qu'elle atteint ou dépasse cette limite de 75 p. o/o ?

On a voulu donner une garantie au commerce et ne pas l'exposer à perdre sa marchandise totalement sans lui laisser de recours contre ses assureurs. Mais ce recours qui est justifié quand il se base sur une cause inhérente à la navigation, est abusif et inique pour les cas fortuits ou étrangers aux chances maritimes.

Ceci exposerait un assureur maritime à payer, par exemple, une glace brisée à terre, dans le transport ou l'emballage, puisque, dans ce cas, l'avarie dépasserait les trois quarts et que ni le vice propre ni la cause du bris, ne pourraient être prouvés.

Ces dispositions de la police de Marseille impliquent donc, pour les assurances que l'on veut réellement souscrire *franc d'avaries particulières*, l'insertion d'une clause manuscrite spéciale, catégorique et dérogoire.

Dans les trois polices, les avaries particulières des marchandises assurées franc d'avaries particulières de par l'imprimé sont remboursables dans certains cas. La police française et celle sur vapeurs prévoient ceux d'incendie, de perte ou bris du navire et de *déchargement majeur* à la suite d'abordage, voie d'eau



ou échouement, à moins qu'il ne soit prouvé que les avaries ne proviennent pas de l'événement.

Donc l'abordage et l'échouement *purs et simples* n'entraînent pas le remboursement des avaries. Mais il était tellement dans l'usage de traiter *franc sauf* avec le sous-entendu « abordage, échouement, incendie, » que les accords de 1884 ont élargi cette clause et ont explicitement indiqué que les avaries particulières seraient remboursées, *quand le navire aurait été coulé, brisé, échoué et abordé*. Mais encore faut-il que le libellé manuscrit de la police rappelle cette disposition pour qu'elle ait son effet.

Dans la police marseillaise, aucun cas ne peut modifier la franchise d'avaries particulières, sinon la perte ou détérioration des trois quarts, mais alors il y a lieu à délaissement et la seule franchise à déduire est l'escompte de 3 o/o; à moins que l'assuré, usant du droit de l'art. 22 ci-dessous, déclare opter pour l'action d'avarie.

Cet article constitue la principale différence des deux polices, en ce sens que la police de Marseille ne fait disparaître l'exonération des avaries particulières que dans les cas donnant lieu au délaissement, tandis que la police française prévoit des cas où, même pour de simples événements, n'occasionnant que des avaries mineures, les assureurs sont tenus au remboursement, sauf les retenues ci-dessous.

Dans les deux polices, le remboursement des avaries particulières, lorsqu'il est effectué, est soumis à une retenue sous forme de franchise qui est :

De 10 o/o au long cours et 5 o/o au cabotage, dans la police française et de 20 o/o pour tous voyages, dans la police de Marseille.

Le quantum de cette dernière police est unique et invariable.

La première, au contraire, stipule certaines différences qu'il faut signaler. D'abord, la réduction de franchise à 5 o/o pour les voyages au cabotage ne touche pas les liquides en bouteilles ou cruchons. De plus, à la franchise de 10 o/o, pour le long cours, il faut ajouter, pour les liquides, celle, du même taux, prévue pour le coulage ordinaire.

*Le coulage n'est jamais à la charge des assureurs sur la police marseillaise.*

Au sujet des liquides, il existe, au reste, des différences fort sensibles, non seulement entre ces deux polices, mais aussi avec celle sur vapeurs. Elles peuvent se résumer ainsi :

**Police Française.** — Sont francs d'avaries particulières : les liquides en fûts, autres que les eaux-de-vie, pour le long cours seulement et les liquides en bouteilles ou cruchons, quel que soit le voyage.

En cas d'événement, franchise 10 o/o, en plus du coulage de route, varié suivant le voyage.

**Police sur Vapeurs.** — Tous les liquides sans exception sont francs d'avaries particulières pour tous voyages.

En cas d'événement, franchise 10 o/o, plus coulage de route, varié suivant le voyage.

**Police de Marseille.** — Tous les liquides sans exception sont francs d'avaries particulières pour tous voyages.

En cas de délaissement avec option pour l'action d'avarie (art. 22), franchise 20 o/o, indépendamment du coulage, dont les assureurs ne sont jamais garants.

Un certain nombre de marchandises sont également l'objet de différences



assez sensibles dans les trois polices; c'est pour mieux faire ressortir ces nuances que nous avons créé le tableau comparatif placé à la fin de cet ouvrage.

Cependant nous devons signaler une des principales, en dehors des liquides déjà cités.

Ainsi, les marchandises quelconques chargées sur le pont sont franches d'avaries particulières dans la police française et dans celle sur vapeurs; dans cette catégorie, la police marseillaise ne comprend que les cotons, laines, sparteries, pailles et foin, *toutes les autres marchandises chargées sur le pont sont aux mêmes conditions que celles de la cale.*

A remarquer également dans la police de Marseille l'exception relative aux graines de vers à soie.

Enfin, la police française fait dans l'article 11 ci-après une distinction pour les avaries particulières consistant en perte de quantité, et prescrit pour elles, même pour les marchandises désignées à l'article 10 et en dehors des cas prévus, le remboursement sous 5 et 10 o/o de retenue selon le voyage.

ART. 11. — LES AVARIES PARTICULIÈRES consistant en pertes de quantités sont remboursées intégralement et sans aucune franchise sur les espèces, métaux précieux, diamants et pierres précieuses non montés, étains, cuivres, plombs et zincs bruts en lingots.

Elles sont remboursées sous une franchise de trois pour cent sur les autres matières métalliques et sur les minerais, et sous une franchise de dix pour cent au long cours et de cinq pour cent au cabotage sur les marchandises désignées à l'article 10, même en dehors des cas prévus par ledit article.

Il est entendu que le coulage des liquides non plus que la perte en poids des marchandises désignées audit article qui auraient fondu ne sera pas réputé perte en quantité.

Pour toutes autres avaries particulières matérielles, les assureurs ne paient que l'excédant de :

*Trois pour cent sur :*

Beurre, Bijouterie fine, Bois bruts, Brai, Châles, Cachou, Caoutchouc, Cire, Cochenille, Cordages goudronnés, Cafés en futailles, Coton brut, Epices non désignées en futailles, Farine en barils, Garance ou Garance en futailles, Gomme laque, Goudron, Gutta-Percha, Indigo, Ivoire, Lack Dye, Mercure, Métaux bruts, Orfèvrerie, Savon, Soies, Soieries, Soufre, Suif, Vanille, Verdet en fûts.

*Cinq pour cent sur :*

Alun, Bijouterie fausse, Cacaos en futailles, Cafés en sacs, Cannelle, Cassia lignea, Clous

ART. 11. — Les avaries particulières consistant en pertes de quantités sont remboursées intégralement et sans aucune franchise sur les espèces, métaux précieux, diamants et pierres précieuses non montés, étains, cuivres, plombs et zincs bruts en lingots.

Elles sont remboursées sous une franchise de trois pour cent sur les autres matières métalliques et sur les minerais, et sous une franchise de dix pour cent au long cours et de cinq pour cent au cabotage sur les marchandises désignées à l'article 10, même en dehors des cas prévus par ledit article.

Il est entendu que le coulage des liquides non plus que la perte en poids des marchandises désignées audit article qui auraient fondu, ne sera pas réputé perte en quantité.

Pour toutes autres avaries particulières matérielles, les assureurs ne paient que l'excédant de :

*Dix pour cent sur :*

Alfas, Arachides décortiquées, Bougies, Cacaos, Charbons, chiffons, Crin végétal, Cuir et peaux, Engrais chimiques, Graines de coton, Graines à semer, Laines, Morues et poissons secs ou salés. Noir animal. Noix de galle, Riz en balles, Sons, Sparteries, Sucres bruts en sac, balles ou canastres, Sucres raffinés au long cours, Tabacs en balles, Tourteaux.

*Cinq pour cent sur :*

Alizaris, Arachides en coques, Bijouterie fausse, Cafés en sacs, Cocons, Frisons, Déchets de soie, Grains et Graines, Légumes secs, Orseille, Pâtes alimentaires, Poivres,

ART. 21. — En cas d'AVARIES PARTICULIÈRES sur d'autres marchandises, les Assureurs ne paient que l'excédant des franchises ci-après, calculée par la somme assurée :

*Trois pour cent sur :*

Beurre, Bois de teinture et autres, Brai et Goudron, Cafés en futailles, Cire, Cochenille en caisses, barils ou sarrons, Cordages goudronnés, Cotons en laine, Draps et autres, Etoffes de laine, Epicerie de toute espèce en futailles, Merceries, Quincailleries, Orfèvreries et Bijouteries fines, Passementeries, Quinquina, Savons, Soies et soieries, Soufre, Suif, Thé, Toileries et Tissus de lin et de coton, Verdet en futailles, Vif-Argent.

*Cinq pour cent sur :*

Cacaos en futailles, Cafés en sacs ou balles, Cannelle, Cassia lignea, Cochenille en sacs ou en balles, Colle en futailles ou en caisses, Cordages non goudronnés, Cotons filés, Cuir et peaux tannés ou corroyés, Epicerie de toute espèce en sacs ou en balles, Farine en barils, Garance en futailles, Gingembre en futailles, Gomme en futailles ou en caisses, Indigos, Laines lavées, Poivre, Quercitron, Riz en futailles, Rocou, Selleries, Sucres en futailles ou en caisses, Tabacs en futailles.

*Dix pour cent sur :*

Alizaris, Alun, Anis, Amidons, Arachides, Bijouterie fausse, Biscuits en futailles, Bois de teinture moulu, Brosseries, Cacaos en sacs ou en balles, Cafés en vrac, Cafés venant du Brésil et d'Haïti, Charbon, Chanvre et Lin, Chapeaux et tissus de paille.



de Girofle, Cordages non goudronnés, Cornes ou ramure de Cornes, Colle, Coton filé, Draps autres que ceux du Midi, Epices non désignées en sacs, Fanons, Gambier, Garances ou Garancines en sacs, Gingembre, Gommés en fûts, Guanos et engrais naturels, Laines lavées, Laines en suint (retour de la Plata), Mercerie, Meubles, Passementerie, Piments en sacs, Poivre en sacs, Quercitron, Rubans, Riz en futailles, Rocou, Sellerie, Sucres bruts en futailles ou caisses, Tabacs en boucauts, Toileriers et autres tissus de lin, de chanvre et de coton.

*Dix pour cent sur :*

Alizaris, Amidon, Anis, Arachides, Biscuits en futailles, Brosserie, Cacaos en sacs, Cafés en vrac, Carrosserie, Chanvre, Chapellerie, Couleurs préparées, Crins et Poils, Cuirs et Peaux préparés ou à l'état brut, Drogueries non désignées, Eaux-de-vie, Ecorces de chêne, Éponges, Farines en sacs, Fleur de soufre, Froment en sacs, Gommés en sacs ou vrac, Jute, Jalap, Laine cachemire, Librairie en caisses, Liquides en futailles pour le cabotage, Liège, Lin, Noix de galle en fûts, Papeterie, Pelleterie, Perlasse, Piment en vrac, Pistaches, Plumes et Duvets, Poivres en vrac, Potasse, Quinquina, Réglisse, Saindoux, Sal-separeille, Sels de soude, Soude, Sucres bruts en sacs, Tabacs en sacs ou balles, Teintures, Thé, Toiles à voile et d'emballage, Verdet en balles.

*Quinze pour cent sur :*

Biscuits en vrac, Bouchons, Cacaos en vrac, Carnasse, Cendres gravelées, Chapeaux et Tissus de paille, Chardons, Cigares, Cirage, Cocons de vers à soie, Crin végétal, Conserves, Dividivi, Engrais artificiels, Epices non désignées en vrac, Froment en vrac, Gants de peaux, Grains et graines en sac ou vrac, Houblon, Laines en suint (non désignées), Légumes secs en balles ou en vrac, Librairie en balles, Litographies, Photographies, Nitrates, Noir animal, Noix de galle en sacs, Onglons, Orseille, Os, Paniers, Osiers, Parfumerie (non désignée art. 10), Poissons secs ou salés, Riz en sac, Sparterie, Sumac, Toiles bleues dites guinées, Tourteaux, Vachettes.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

La franchise de dix pour

Sucres raffinés au cabotage. La quotité de franchise sur objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à trois pour cent.

La franchise est toujours calculée sur la somme assurée, divisée, s'il y a lieu, en séries.

Chapellerie, Cigares, Couleurs préparées, Crins et poils, Cuirs et Peaux en poil, Drogueries non désignées, Ecorce de chêne, Éponges, Farines en sacs ou en balles, Fleur de soufre, Gants de peaux, Gingembre en sacs ou en balles, Gomme en sacs ou en vrac, Horlogerie, Instruments de musique de toute espèce, Laines lavées à dos, Laines pelades, Laines en suint de la Plata, Laines cachemire, Liège en planche, Meubles, Noix de galle en futailles, Papier en caisses, Pâtes d'Italie, Pelleteries, Potasse, Perlasse, Védasse, Réglisse bois et suc, Salpêtres, Nitrates, Soude, Sel de Soude, Sucre en sacs ou en balles, Teintures, Toiles à voile et d'emballage, Toiles bleues, dites Guinées, Verdet en sacs ou en balles, Viandes salées.

*Quinze pour cent sur :*

Amandes en fût, Blé, Bouchons, Cacao en vrac, Carnasse, Cartes géographiques et à jouer, Cendres gravelées, Chardons, Chaussures, Cirages, Cocons de vers à soie, Cornes, Râpures de Cornes, Cuirs en saumure, Dividivi, Grains, Graines, Graines jaunes, Gravures, Lithog. et Bois dorés, Glucose et Féculs de toute espèce, Habillements et Linges autres que neufs, Laines en suint et de chevron, Légumes, Riz en sacs ou en balles, Machines, Mécaniques, Noix de galle en sac, Onglons, Os d'animaux, Orge perlé, Orseille, Paille, Foin sous tillac, Papiers en balles et Librairie, Poissons secs ou salés, Sparteries sous tillac, Sumac, Tabacs en sacs ou en balles.

En cas d'AVARIES PARTICULIÈRES sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

Les franchises déterminées au tableau ci-dessus ne se prélèvent que sur les avaries matérielles et frais accessoires.

ART. 22. — Lorsque, dans le cas qui donne lieu au DELAIS-SEMENT, l'assuré, profitant des dispositions de l'art. 409 du Code de Commerce, exercera l'action d'avarie, et dans les cas aussi de l'art. 398 du même Code, les Assureurs jouiront des franchises ou retenues partielles stipulées dans les articles ci-dessus.



cent prévue par l'article 11 pour les liquides en futailles, au cabotage et pour les eaux-de-vie, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage, quatre pour cent pour le grand cabotage et à dix pour cent pour le long cours.

La franchise est toujours calculée sur la somme assurée, divisée, s'il y a lieu, en séries.

Les polices française et sur vapeurs font une distinction entre les avaries particulières proprement dites et celles consistant en pertes en quantités, fixent certaines franchises ou prescrivent le remboursement intégral, *suiivant l'aliment et le voyage*, même pour les marchandises assurées à l'article 10 et en dehors des cas prévus par le dit article.

Celle de Marseille est muette à cet égard.

Le coulage des liquides, de même que la perte en poids des marchandises qui auraient fondu, n'est pas réputé perte en quantité. Cette clause qui a sa raison d'être dans la police française, dont l'art. 10 contient quelques marchandises sujettes à fondre, est moins explicable dans la police sur vapeurs, presque aucune marchandise susceptible de fondre n'étant comprise dans l'article 10.

Par contre, la police de Marseille, dans son art. 20, est catégorique et cite nominativement les graisses, suifs et mélasses. De plus, cette dernière police cite ces aliments sans réserve, tandis que les deux autres polices ne stipulent cette clause que pour les pertes en poids des marchandises désignées dans l'art. 10 ; de sorte que pour les saindoux, par exemple, inscrits dans le tableau comme jouissant d'une franchise de 10 p. 0/0 dans la police française, cette clause est non avenue. Toutefois, les assureurs peuvent exciper de l'art. 3 relatif au vice propre.

Pour la comparaison des franchises, le commentaire de chacune des différences serait trop étendu et nous préférons nous limiter au tableau placé à la fin du volume.

Il faut observer que l'ordre de classement, les différentes dénominations et les subdivisions de certains aliments, rendent l'examen de ce tableau un peu laborieux ; la cause en est aux polices elles-mêmes, qui, tantôt généralisent un aliment, en lui appliquant une franchise unique, et tantôt font varier cette franchise en raison du mode de chargement, vrac ou sacs, fûts ou balles, du point de provenance ou du voyage à effectuer, etc., etc.... Nous avons groupé de notre mieux toutes ces discordances, qu'il serait prolix de détailler.

Outre la question de franchises inégales, il y a une différence majeure entre les trois polices. *C'est la fixation du taux de franchise pour les marchandises non désignées dans les tableaux.* La police française dit (toujours avec les réserves pour le coulage ordinaire, pour les liquides) que cette quotité sera de 5 p. 0/0 et la police sur vapeurs de 3 p. 0/0.

La police de Marseille prescrit le règlement *par assimilation* : c'est plus rationnel mais trop vague, car chaque jour il se présente des difficultés d'assimilation qu'il faut faire trancher trop souvent par les tribunaux.



C'est un défaut, comme l'est aussi l'absolutisme de la police française, qui, par l'omission impossible à éviter de quelques aliments, expose les assureurs à des déconvenues.

Ainsi, elle porte, par exemple, une franchise de 10 p. o/o sur blés en sacs et seulement de 5 p. o/o sur les sons, ceux-ci ayant été oubliés dans l'énumération des marchandises désignées, et on pourrait multiplier les exemples.

Les quotités des franchises sont calculées sur la somme assurée, dans les trois polices.

ART. 12. — LE REGLEMENT DES AVARIES particulières matérielles, sur les marchandises chargées autrement qu'en vrac, a lieu par séries établies conformément au cours de la place en vigueur au jour de la signature de la police.

Pour toutes marchandises donnant lieu à réclamation pour cause d'avaries particulières, l'assureur peut exiger la vente aux enchères publiques de la partie avariée pour en déterminer la valeur.

La quotité des avaries particulières est déterminée par la comparaison des valeurs à l'entrepôt, si la vente des marchandises avariées a eu lieu à l'entrepôt, et par la comparaison des valeurs à l'acquitté, si la vente a eu lieu à l'acquitté.

ART. 12. — LE REGLEMENT DES AVARIES particulières matérielles, sur les marchandises chargées autrement qu'en vrac, a lieu par séries établies conformément au cours de la place en vigueur au jour de la signature de la police.

Pour toutes marchandises donnant lieu à réclamation pour cause d'avaries particulières, l'assureur peut exiger la vente aux enchères publiques de la partie avariée pour en déterminer la valeur.

La quotité des avaries particulières est déterminée par la comparaison des valeurs à l'entrepôt, si la vente des marchandises avariées a eu lieu à l'entrepôt, et par la comparaison des valeurs à l'acquitté, si la vente a eu lieu à l'acquitté.

ART. 23. — Si les marchandises sont assurées par SERIES les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs; toute fraction de série sera jointe à la série précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins, toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié; chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries.

La quotité des avaries particulières sur marchandises est déterminée par la comparaison de la valeur AU BRUT qu'aurait eue la marchandise en état sain au jour de l'estimation ou de la vente aux enchères publiques, sans aucune déduction de droits, fret ou autres frais.

En cas d'avaries particulières sur grains, graines, légumes, farines, laines, denrées coloniales, drogueries, teintures, épicerie, cuirs ou peaux, en destination pour Marseille, la partie avariée sera vendue aux enchères publiques pour en déterminer la valeur. L'existence et les causes de l'avarie seront constatées par une expertise préalable. Ladite expertise, la vente et la fixation du prix en état sain de la marchandise avariée ne seront obligatoires pour les assureurs que lorsqu'elles auront été faites par experts ou courtiers contradictoirement nommés.

L'assuré supportera le prorata à tous frais de constatation et d'expertise sur les séries dont l'avarie n'excèdera pas la franchise.

La police française et celle sur vapeurs prescrivent, pour les chargements non en vrac, le règlement par séries, suivant le tarif du jour; de sorte que, pour assurer en une seule série des chargements ou parties de chargements, il est nécessaire que la clause du règlement sur l'ensemble soit stipulée dans les conditions particulières.



C'est le contraire qui existe avec la police de Marseille. Elle prévoit en effet le cas où l'assurance serait faite par séries, le règlement et limite le minimum de valeur de chaque série à 2,000 francs.

Mais c'est une précaution pour le seul cas où les marchandises *seraient assurées par séries*. Par conséquent, s'il n'y a pas convention expresse, le règlement se fera sur l'ensemble, toutefois avec cette restriction, que chaque espèce et qualité de marchandises, de même que chaque pour-compte formera un capital distinct, quelle que soit l'importance de la partie.

La quotité de l'avarie particulière est fixée par l'expertise.

L'assureur (et non l'assuré) dans la police française et dans celle sur vapeurs, *peut exiger la vente aux enchères* pour déterminer l'importance réelle de l'avarie; la police de Marseille prescrit même cette vente pour un certain nombre d'aliments, et ajoute que l'expertise, pour être obligatoire, devra être faite par experts, contradictoirement nommés.

La base de comparaison qui sert à déterminer l'importance de la quotité d'avarie, présente aussi une nuance à signaler.

Enfin, la police de Marseille laisse à la charge de l'assuré le prorata des frais de constatation et d'expertise, sur les séries dont l'avarie n'excèdera pas la franchise.

ART. 13. — LA SOMME SOUSCRITE par chaque assureur est la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà.

ART. 13. — LA SOMME SOUSCRITE par chaque assureur est la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà.

ART. 24. — Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà de la somme assurée même dans les risques à termes.

Aucune différence à signaler entre ces trois articles, qui n'exigent même aucun commentaire. Il faut toutefois ajouter que, si l'assureur n'est pas tenu, vis-à-vis de l'assuré, à plus que sa souscription, il peut être obligé de déboursar quelques sommes supplémentaires, telles que : frais de tentative de sauvetage, dispache, procédure, etc., qui ne pourront jamais être déduites de la somme due à l'assuré.

ART. 14. — LES PERTES ET AVARIES sont payées au porteur de la police et des pièces justificatives, dans le mois de la remise de ces pièces, sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 14. — LES PERTES ET AVARIES sont payées au porteur de la police et des pièces justificatives, dans le mois de la remise de ces pièces sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 25. — EN CAS DE SINISTRE ou perte des objets assurés, les Assureurs paieront à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordres ni procuration sous l'escompte de trois pour cent, la somme assurée, et ce, un mois après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés, et la signification des pièces justificatives. Les avaries seront payées comptant après règlement.

Il y a unanimité dans les trois polices pour faire opérer les paiements des pertes et avaries dans les mains du porteur de la police, qu'il soit ou non l'assuré ou le chargeur; le même accord existe encore pour le délai de paiement des pertes, fixé à un mois maximum.

Mais la police de Marseille fait une distinction pour les avaries et en exige le paiement comptant, après règlement. Enfin, cette police stipule un escompte de 3 o/o sur le montant des pertes, tandis que les autres polices, par leur



silence à cet égard, impliquent le paiement intégral des sommes assurées, sauf ce qui est dit à l'art. 11, au sujet des pertes en quantités pour certains aliments.

ART. 15. — NONOBS-  
TANT TOUTES VALEURS  
AGRÉÉES, les assureurs peu-  
vent, lors d'une réclamation  
de pertes ou d'avaries, deman-  
der la justification des valeurs  
réelles et déduire, en cas d'exa-  
gération, la somme assurée  
au prix coûtant, augmenté de  
dix pour cent, à moins qu'ils  
n'aient expressément agréé une  
surévaluation supérieure d'une  
quotité déterminée.

Le prix coûtant sera établi  
par les factures d'achat et, à  
défaut, par les prix courants  
aux temps et lieux du charge-  
ment, le tout augmenté de  
tous les frais jusqu'à bord, des  
avances de fret non restitu-  
ables, et de la prime d'assurance,  
mais sans intérêt.

ART. 15. — NONOBS-  
TANT TOUTES VALEURS  
AGRÉÉES, les assureurs peu-  
vent, lors d'une réclamation de  
pertes ou d'avaries, demander  
la justification des valeurs  
réelles et réduire, en cas d'exa-  
gération, la somme assurée  
au prix coûtant, augmenté de  
dix pour cent, à moins qu'ils  
n'aient expressément agréé une  
surévaluation supérieure d'une  
quotité déterminée.

Le prix coûtant sera établi  
par les factures d'achat et, à  
défaut, par les prix courants  
aux temps et lieux du charge-  
ment, le tout augmenté de  
tous les frais jusqu'à bord, des  
avances de fret non restituables,  
et de la prime d'assurance,  
mais sans intérêt.

ART. 4. — En cas d'assu-  
rance à TERME, à PRIME  
LIÉE, ou avec faculté de faire  
échelle, les risques continuent  
sur les objets substitués aux  
premiers et provenant de leur  
vente, ou de leur échange, jus-  
qu'à concurrence de la somme  
assurée, sauf justification de  
leur valeur et de leur mise en  
risque lors du sinistre ou avarie.

Cet article de la police française et de celle sur vapeurs, n'a pas son équivalent dans la police marseillaise; on y supplée quelquefois, soit en le reproduisant dans les conditions manuscrites de la police, soit en y stipulant que les assureurs renoncent à discuter les valeurs déclarées.

Quant à la majoration de 10 0/0 de la valeur, qui est quelquefois augmentée à l'exportation, par clause spéciale, la police marseillaise est également muette à cet égard.

Il convient, cependant, de citer ici l'art. 4 de la police de Marseille, qui paraît avoir quelque analogie avec le fond de l'art. 15 des deux polices, en ce qu'il prévoit la justification de la valeur des objets assurés, lors d'un sinistre. Les cas sont différents, mais la disposition existe; elle n'est pas explicitement stipulée dans tous les détails et réglée comme dans les polices française et sur vapeurs, mais le principe de la justification des valeurs n'en existe pas moins et cette disposition est à retenir; elle paraît, en outre, complétée par le § 2 de l'art. 31.

ART. 16.—SI LA PRIME DU  
RISQUE donnant lieu à récla-  
mation n'est pas payée, elle sera  
compensée avec l'indemnité  
due, même dans le cas où la  
police aurait été transmise à un  
tiers porteur, et cela sans pré-  
judice de tous les autres usa-  
ges de la place.

ART. 16.—SI LA PRIME DU  
RISQUE donnant lieu à récla-  
mation n'est pas payée, elle sera  
compensée avec l'indemnité  
due, même dans le cas où la  
police aurait été transmise à un  
tiers porteur, et cela sans pré-  
judice de tous les autres usa-  
ges de la place.

ART. 26.— LES PRIMES  
sont payables comptant sous  
escompte, ou en billets non  
négociables souscrits au pro-  
fit et non à l'ordre des Assu-  
reurs. Toutes les primes et les  
billets, échus ou non échus,  
dus par l'assuré, seront, même  
en cas de faillite, donnés et  
reçus par l'assuré ou par le  
porteur de la police, pour  
comptant, en paiement de tou-  
tes pertes et avaries.

Ces deux articles diffèrent essentiellement par la base. En effet si, dans la police française et celle sur vapeurs, la compensation ne peut porter que sur la prime du risque donnant lieu à réclamation, celle de Marseille exige, au contraire, *que toutes les primes* ou billets de primes, *échus ou non*, soient compensés, même en cas de faillite, et lors même que le porteur de la police



n'en serait pas le titulaire. Cette disposition, fort gênante pour le tiers, est importante à signaler, surtout en ce moment où la police sur vapeurs est en usage journalier. Il se produira souvent, en effet, qu'un assureur, ayant un client faisant des affaires par vapeurs et voiliers, aura, de par une police, des droits qui se trouveront abrogés ou tout au moins limités par l'autre. Quelle sera, dans ce cas, la solution que donnerait le tribunal à une action intentée dans ce sens ?

Nous croyons que ce seraient les conditions de la police donnant lieu à réclamation qui feraient loi, car le procès aurait lieu évidemment sur le refus, par l'assureur, de payer intégralement un sinistre, mis à sa charge aux termes d'une police qu'il faudrait produire.

ART. 17. — EN CAS DE FAILLITE ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, lorsque le risque n'est pas encore fini ni la prime payée, l'assureur peut demander caution, et, à défaut de caution, la résiliation du contrat.

L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur.

ART. 17. — EN CAS DE FAILLITE ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, lorsque le risque n'est pas encore fini ni la prime payée, l'assureur peut demander caution, et, à défaut de caution, la résiliation du contrat.

L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur.

ART. 27. — En cas de non paiement de la prime constaté par huissier, les Assureurs ont la faculté d'exiger caution et, à défaut de caution, d'annuler l'assurance par une simple déclaration.

Bien que placés en parallèle à cause de leur demi-ressemblance dans la forme, ces articles diffèrent sensiblement, non seulement dans leurs dispositions principales, mais *même* et *surtout* dans les cas visés par celles-ci.

L'un, en effet, ne prévoit que les cas graves de faillite ou de suspension de paiements et autorise l'assureur à exiger caution ou, à défaut de caution, lui donne le droit de résiliation, si la prime n'est pas payée ni le risque fini. L'autre vise spécialement le non-paiement de la prime même de l'affaire particulière à la police, ne prévoit ni le cas de faillite ni celui de suspension de paiement et exige l'intervention d'un huissier pour la constatation du non-paiement. Il donne à l'assureur des droits tellement rigides que personne ne l'a jamais mis en pratique et de cet excès de précaution est venu l'excès de longanimité qui a fait passer dans les usages les primes à six mois et plus, dénommées au comptant et payées sous escompte !!!

Les cas prévus par la police française et celle sur vapeurs nous paraissent suffisamment défendre les assureurs, auxquels une caution valable est généralement fournie en temps opportun.

Quant au deuxième paragraphe, relatif au cas contraire, c'est la précaution inutile ; la caution pour un assureur, c'est-à-dire pour répondre des capitaux, sera toujours impossible à trouver. L'assuré, trop heureux s'il n'a pas payé ses primes, résiliera et se fera sagement assurer de nouveau.

ART. 18. — LES ASSURÉS ET LES ASSUREURS sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant les choses assurées, qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement. En conséquence, toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses

ART. 18. — LES ASSURÉS ET LES ASSUREURS sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant les choses assurées, qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement. En conséquence, toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses

ART. 31. — La présente police est faite et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la présomption légale de la lieue et demie par heure.



assurées est nulle s'il est établi que la nouvelle de la perte ou de l'arrivée était parvenue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police. Cette présomption est substituée à celle de la lieue et demie par heure, et il est dérogé à l'article 366 du Code de Commerce.

Toutefois, il peut être stipulé dans le contrat que l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Dans ce cas, et conformément à l'article 367 dudit Code, le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée.

assurées est nulle s'il est établi que la nouvelle de la perte ou de l'arrivée était parvenue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police. Cette présomption est substituée à celle de la lieue et demie par heure, et il est dérogé à l'article 366 du Code de Commerce.

Toutefois, il peut être stipulé dans le contrat que l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Dans ce cas, et conformément à l'article 367 dudit Code, le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée.

La police française et celle sur vapeurs sont entièrement semblables.

Malgré la différence de forme, ces deux articles se rapportent à peu près aux prescriptions des articles 365, 366, 367 et 368 du Code de commerce.

Tous deux renoncent à la présomption surannée de la lieue et demie par heure, la police française précise, toutefois, plus exactement que le Code, la présomption de la perte ou de l'arrivée du navire et limite les cas spécieux. En effet, le Code établit qu'il faut qu'il y ait présomption que l'assureur ou l'assuré ait eu connaissance de la perte ou de l'arrivée du navire, pour qu'il y ait lieu à annulation.

La police française dit qu'il suffit qu'il soit établi que la nouvelle soit parvenue sur la place de l'assureur ou sur celle du domicile de l'assuré, pour qu'il y ait lieu à annulation, les parties étant toujours présumées avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles.

Cette distinction est essentielle, mais elle exige une preuve, car il faut établir l'arrivée de la nouvelle et la possibilité qu'elle ait été connue tandis que la police de Marseille se contente seulement de la présomption de cette connaissance. Il est vrai que cette possibilité de connaissance doit encore se baser sur des sortes de preuves pour qu'elle soit recevable, mais enfin il ne suffit que de prouver la possibilité de la connaissance des nouvelles et non la connaissance elle-même.

En résumé, pour que la nouvelle de l'arrivée ou de la perte annule une assurance, il faut : pour la police française, établir qu'elle ait été connue à la résidence de l'un des intéressés, et, pour la police de Marseille, qu'il y ait présomption de sa connaissance par l'une des deux parties.

La police française consacre un alinéa à autoriser les assurances sur bonnes ou mauvaises nouvelles et se rapporte aux prescriptions du Code de commerce pour les régir. Celle de Marseille est muette à cet égard ; son silence, en la plaçant sous le régime du Code de commerce, la met dans la même situation que la police française, c'est-à-dire que les assurances ainsi faites exigent, pour être annulées, la preuve que la partie intéressée connaissait la perte ou l'arrivée.



ART. 19. — TOUS DROITS RÉCIPROQUEMENT RÉSERVÉS, l'assuré doit et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, prendre ou requérir toutes mesures conservatoires, sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété.

L'assureur peut, notamment en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui-même à la réexpédition des marchandises à leur destination. L'assuré doit lui fournir, s'il en est requis, tous documents utiles en son pouvoir, pour aider à l'exécution des mesures conservatoires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, ou à prendre lui-même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

ART. 19. — TOUS DROITS RÉCIPROQUEMENT RÉSERVÉS, l'assuré doit et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller et procéder au sauvetage des objets assurés, prendre ou requérir toutes mesures conservatoires, sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété.

L'assureur peut, notamment en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui-même à la réexpédition des marchandises à leur destination. L'assuré doit lui fournir, s'il en est requis, tous documents utiles en son pouvoir, pour aider à l'exécution des mesures conservatoires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, ou à prendre lui-même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

ART. 30. — Les Assureurs et les Assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

L'article 19 de la police française et de celle sur vapeurs, qui n'est que l'extension des articles 381 et 388 du Code de commerce, complète la loi en établissant les devoirs et responsabilités des assurés. Il n'y a, dans la police de Marseille, que l'article 30 qui puisse être mis en parallèle et encore celui-ci n'est pas spécial aux mesures conservatrices ; il comprend tous les articles du Code et y soumet les parties, à la seule exception des dérogations spéciales de la police. Cependant, l'usage et même l'intérêt de chacun, fait généralement agir les parties suivant les prescriptions de la police française, qui, somme toute, sont essentiellement morales.

ART. 20. — LES TAXES, timbres et coût de police sont à la charge de l'assuré.

ART. 20. — LES TAXES, timbres et coût de police sont à la charge de l'assuré.

Ceci se passe de commentaire. L'équivalent n'existe pas dans la police de Marseille, l'usage y supplée et les assurés, quelle que soit leur police, paient toujours les taxes, les timbres et le coût de la police ; l'importance du coût de cette dernière peut varier, mais l'usage est immuable.

Ici se termine la police française proprement dite, c'est-à-dire celle du 1<sup>er</sup> mai 1876. Une autre édition, déposée le 1<sup>er</sup> juillet 1880, comporte trois paragraphes dus à l'initiative éclairée et à la philanthropie de M. A. de Courcy ; mais nous devons ajouter que, soit par routine inexplicquée, soit par opposition des assurés, cette édition est généralement délaissée. Nous nous contenterons de citer ces paragraphes : leur seule lecture en fera comprendre la portée ainsi que la généreuse pensée qui les a dictés :

« De convention expresse, toutes contestations auxquelles la présente police  
« pourra donner lieu seront portées devant le Tribunal de Commerce de la  
« Seine, à l'exclusion de toutes juridictions françaises ou étrangères.



« Dans le règlement des pertes qui donneront lieu à l'acceptation amiable  
« du délaissement sans aucun débat judiciaire, les assureurs retiendront, à  
« titre de dispense de significations, un droit de un quart pour cent de la  
« somme assurée au profit de la SOCIÉTÉ DE SECOURS AUX FAMILLES  
« DES MARINS FRANÇAIS NAUFRAGÉS, fondée sous les auspices des  
« assureurs et reconnue comme établissement d'utilité publique par décret du  
« 12 mars 1880. Ce droit de un quart pour cent sera réduit à un dixième pour  
« cent sur la valeur des espèces, titres, pierres précieuses et métaux précieux.  
« Les dispositions des deux paragraphes ci-dessus conserveront toute leur  
« valeur, à moins d'une dérogation expresse, quand bien même la police,  
« dérogeant aux conditions générales de l'imprimé, serait faite aux conditions  
« d'une autre place française ou étrangère. »

La police sur vapeurs et celle de Marseille contiennent encore quelques articles ; pour la première, ce sont des compléments qui terminent le contrat : dans la seconde, ce sont des articles ou des portions d'articles disséminés dans le corps de la police que l'on n'a pu assimiler à aucun des articles de la police française ou qui concernent des spécialités d'assurances que nous n'approfondirons pas. Nous nous bornerons à les expliquer rapidement, du mieux qu'il nous sera possible.

Jusqu'à son complet épuisement, nous suivrons l'ordre des articles de la police sur vapeurs, continuant notre système de comparaison avec ceux de la police de Marseille qui permettront le parallèle.

ART. 21. — Les assureurs autorisent toutes relâches, tout déroutement même rétrograde et tout transbordement occasionnés par les besoins ordinaires ou extraordinaires du service de la Compagnie à laquelle appartient le vapeur porteur des marchandises assurées.

ART. 6. — 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.

Ceci n'est que l'extension de l'article 1<sup>er</sup>. L'adjonction des risques de transbordement répondent à une nécessité du commerce, mais elle offre le danger, pour les assureurs, de couvrir à leur insu, sur un mauvais navire, des risques assurés sur un meilleur ou même d'être doublement intéressés, sans le savoir, sur un même vapeur.

La police de Marseille autorise le navire à dérouter, rétrograder et faire échelles, mais limite cette autorisation à l'objet du voyage assuré et ne prévoit les transbordements que dans les cas de l'article 3.

ART. 22. — Sont également à la charge des assureurs, tous risques de séjour à terre, y compris ceux d'incendie, de vol et de pillage, ceux de Chemin de fer, le tout sans interruption aucune depuis le moment où les marchandises assurées seront prises en charge jusqu'au moment de leur délivrance au point extrême de destination.



Cet article modifie l'article 1<sup>er</sup> dans ses dispositions essentielles et détruit l'article 4. Sans nous étendre sur l'anomalie qu'il y a à faire couvrir par des assureurs maritimes le vol, l'incendie, le séjour à terre, etc., etc., il nous est permis de nous étonner qu'on ait laissé subsister les anciens articles tels qu'ils sont. A les modifier par un article *ad hoc* et *in extremis*, il aurait mieux valu les fondre, de façon à rendre plus nette la compréhension du contrat par les intéressés, qui ont quelque raison de croire que les articles commençant par les mots : Sont aux risques des assureurs ..... et : Les risques courent ....., contiennent réellement toutes les responsabilités des assureurs et leur délimitation.

ART. 23. — Les règlements d'avaries grosses établis à l'étranger seront obligatoires pour les assureurs.

La police sur vapeurs possède seule cette clause de prévoyance ; toutefois, il n'est pas de police bien faite qui ne l'indique dans les clauses manuscrites ; c'est une garantie nécessaire aux chargeurs et son absence pourrait les exposer à subir les conséquences d'un règlement d'avaries grosses établi à l'étranger, que les assureurs auraient le droit de réfuter, en limitant les réclamations des chargeurs aux termes du Code français.

Notre Code possède avec ceux des autres nations des différences si sensibles sur la question des avaries grosses, qu'un négociant était exposé à subir au dehors une contribution considérable, sans pouvoir exercer son recours contre son assureur, dans le cas où, par exemple, la loi française n'aurait pas admis qu'il y ait lieu à contribution, dans une circonstance où le Code du pays où serait fait le règlement l'eût admis. Du reste, comme la réciprocité peut se produire, les assureurs bénéficient dans bien des cas du rigorisme des lois étrangères et évitent quelquefois de rembourser des contributions qu'auraient eus à leur réclamer leurs assurés, s'ils avaient été régis par la loi française.

*Tableau des séries :*

Blés, grains et graines en sacs, 100 sacs; cafés en sacs, 25 sacs; cafés en fûts, 1,000 fr.; liquides en fûts, 1,000 fr.; liquides en bouteilles, 500 fr.; indigos, 1 colis; orfèvrerie et bijouterie fine, 1 colis; poivres, 20 sacs; soies et soieries, 1 col.; sucres bruts, 100 sacs, 5 barriques, 10 tierçons, 20 quarts, 20 canastres.

Pour les marchandises non désignées au présent tableau, les séries sont d'une valeur de 2,000 francs au moins.

Les marchandises chargées en vrac, sauf les cuirs, ne sont point divisées en séries.

Encore un lapsus. L'article 12 établit que les séries seront celles du tarif, mais ce tableau ne concorde pas toujours avec le tarif; il aurait été plus simple de dire ... « en séries conformes au tableau ci-contre. » Nous ne critiquerons pas ce tableau établi sagement et basé sur l'expérience, mais nous regrettons les contradictions dans un contrat aussi important que celui-ci.



En résumé, relativement aux séries, il est établi que la police française est aux séries du cours de la place (art. 12), celle sur vapeurs à celles de son tableau ci-dessus et celle de Marseille *ad libitum* et avec minimum de 2,000 francs (art. 23).

Ceci clôture la police de Marseille, du 22 décembre 1882, spéciale aux vapeurs.

Il ne nous reste plus qu'à recueillir les quelques articles de la police marseillaise qui n'ont pu encore trouver place, soit par l'impossibilité de la comparaison, soit par leur affinité avec ceux des autres articles de la même police qui ne traitent pas des facultés proprement dites, articles que nous avons tenus en dehors de notre cadre.

ART. 8. — Si l'assurance est faite en prime liée ou avec faculté de faire échelle, quel que soit l'aliment du risque, il est accordé au capitaine quatre mois de séjour à compter du jour où il aura abordé le premier port d'échelle ou celui de destination. A l'expiration de ce terme, chaque mois en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois jusqu'à la fin du douzième mois de séjour. Dès lors, les assureurs sont déchargés de tous risques, et ils ont droit aux deux tiers de la prime fixée par la police, et à l'augmentation résultant de la prolongation de séjour.

Cet article concerne un genre d'assurance assez délaissé aujourd'hui, à cause des différences de qualité des risques de retour d'avec ceux d'aller, ce qui oblige les assurés à faire des polices séparées.

Cependant, le cas se présentant encore, il y a lieu de signaler non seulement le délai de quatre mois après lequel l'assureur a droit à une surprime périodique, mais encore le cas d'exonération de tout engagement pour l'assureur après douze mois, sans préjudice du droit aux deux tiers de la prime et de la surprime.

ART. 9. — Si l'assurance étant faite sur ou par navire partant d'Europe, du Levant ou des côtes d'Afrique, le départ est retardé de plus de trois mois, ou de plus de six mois pour tous autres voyages, à dater de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler l'assurance par une simple notification, en conservant un quart pour cent pour droit de ristourne.

Cet article est bien utile et les assureurs devraient l'avoir toujours présent à la mémoire. Il combat assez heureusement le calcul de certains assurés



qui font couvrir en été des expéditions qui ne doivent avoir lieu qu'en hiver, afin de profiter des primes faibles, et ce à l'insu de l'assureur. Il ne faut cependant pas oublier, toutefois, que l'annulation doit, *pour être validée, être notifiée par l'assureur*. Quant au droit de ristourne, nous en reparlerons au sujet de l'article 28 ci-après.

ART. 10. — Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée où le navire, sur ou par lequel porte l'assurance, se trouvera, du 1<sup>er</sup> janvier au 15 avril, sur les rades de l'île de la Réunion (Bourbon), du 15 juillet au 15 octobre sur la rade de Saint-Pierre (Martinique), la prime stipulée sera augmentée de demi pour cent par quinzaine de séjour.

Cet article nous paraît devoir concerner plus spécialement les risques sur corps; cependant, nous avons dû en faire mention comme faisant suite aux articles précédents, en ce qu'ils touchent les voyages en primes liées, leur prolongation et leur surprime.

ART. 13, § 2. — Dans ces mêmes assurances et dans celles sur argent à la grosse, ils sont francs de toutes avaries; mais lorsque, par clause spéciale, ils répondent des avaries sur les risques à terme, chaque voyage est, de même que les assurances à prime liée, l'objet d'un règlement séparé; la fin de chaque voyage est déterminé ainsi qu'il est dit en l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

C'est encore une spécialité qui sort de notre cadre, mais qu'il était utile de signaler, parce qu'il classe ce risque, franc de toutes avaries, de droit, exigeant une convention spéciale pour mettre les avaries à la charge des assureurs.

ART. 17. — Les PRIMES DES EMPRUNTS A LA GROSSE contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des Assureurs que jusqu'au lieu de destination de ce voyage, et proportionnellement au montant net de l'indemnité mise à leur charge par le règlement d'avaries. Il en est de même de la commission d'avance de fonds, et des autres frais accessoires et proportionnels. Tous emprunts et avances de fonds faits au lieu de destination demeurent étrangers aux Assureurs; dans les assurances à prime liée, le voyage d'aller est toujours distinct de celui de retour.  
Dans le cas où l'emprunt à



la grosse serait contracté pour un lieu autre que celui de destination stipulé dans la police, les Assureurs ne seront tenus au change maritime que proportionnellement au voyage assuré.

Aujourd'hui que les assureurs ont, dans toutes les parties du monde, des agents qui interviennent en leur nom, il est rare que l'on ait recours à un prêt à la grosse fait en dehors du consentement de l'agent, qui souvent fait les fonds nécessaires au relèvement du navire. Les dispositions de cet article sont celles habituellement suivies, en se basant sur l'article 328 du Code de Commerce. Cependant, la proportionnalité de la prime dans les différents cas était utile à établir.

ART. 28. — Toute ANNULLATION de risque et toute RISTOURNE excédant cinquante pour cent de la somme assurée, sera soumise à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée, en faveur des Assureurs.

Cette fort juste mesure, dont on ne tient plus aucun compte, corrobore la teneur des articles 7 et 9, bien que le taux de ce droit de ristourne varie quelque peu suivant le cas.

La clause de ristourne franco, partielle ou totale, est passée à l'état d'usage.

ART. 29. — Il est convenu que le capitaine pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Malgré la teneur de cette disposition, qui complète la loi, la Cour de Bordeaux a jugé nulle une police d'assurance, dans laquelle le nom du capitaine n'était pas exact. C'est une garantie pour l'assureur contre la mauvaise foi ou la négligence et, en même temps, une mesure nécessaire à la base d'une juste estimation du risque.

ART. 31, § 2. — Les assurés déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

La loi autorise, en effet, les assurances supplémentaires et ces indications peuvent se rapporter, en partie, à celles de l'article 15 des deux polices française et sur vapeurs.

La police française ni celle sur vapeurs ne contiennent rien de bien précisément analogue aux articles 8, 9, 10, 13, 17, 28, 29 et 31 § 2 de la police Marseillaise. Cependant, bien des principes que ces articles contiennent



sont adoptés par les usages, soit en étant appliqués tacitement, soit en étant mentionnés dans les conditions particulières ou les articles additionnels.

Ici se termine, à notre avis, l'énumération des articles de la police de Marseille applicables aux risques sur facultés. Pour clore notre étude, nous donnons ci-après les tableaux comparatifs des franchises des trois polices.



## TABLEAUX COMPARATIFS

MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police			MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police		
	Française	Vapeurs	Marseille		Française	Vapeurs	Marseille
Alfas .....		10		Cirage .....	15		15
Alizari .....	10	5	10	Cire .....	3		3
Allumettes chimiques .....	F.	F.	F.	Clous de girofle .....	5		
Alun .....	5		10	Cochenilles en caisses .....	3		3
Amandes en fûts .....			15	» en sacs ou balles .....	3		5
Amidon .....	10		10	Cocons de vers à soie .....	15	5	15
Animaux .....	F.	F.	F.	Coiffures de femmes .....		F.	F.
Anis .....	10		10	Colle .....	5		5
Arachides en coques .....	10	5	10	Conserves alimentaires .....	15	F.	F.
» décortiquées .....	10	10	10	Cordages goudronnés .....	3		3
Arbres et Arbustes .....	F.			» non goudronnés .....	5		5
Bagages .....		F.		Cornes ou râpure de corne .....	5		15
Baies de Sureau .....		F.	F.	Cotons bruts (cale) .....	3		
» quelconques .....		F.	F.	» (pont) .....	F.	F.	F.
Beurre .....	3		3	Coton filé (cale) .....	5		5
Bijouterie fausse .....	5	5	10	» (pont) .....	F.	F.	F.
» fine .....	3		3	Coton en laine .....			3
Biscuits en fûts .....	10		10	Couleurs préparées .....	10		10
» en vrac .....	15			Couvertures .....	F.		
Blés .....			15	Crins et poils .....	10		10
Bois bruts .....	3		3	» végétal .....	15	10	
» dorés .....			15	Cuir et peaux bruts .....	10	10	
» de teinture .....			3	» préparés .....	10	10	
» moulu .....			10	» de l'Inde .....		F.	
Bouchons .....	15		15	» en poils .....			10
Bougies .....	F.	10		Cuir en saumure .....			15
Brai .....	3		3	» et peaux vernis et cirés .....	F.		
Brosserie .....	10		10	» » tannés ou corroyés .....			5
Cacaos en fûts .....	5	10	5	Déchets de soie .....		5	
» en sacs .....	10	10	10	Dividivi .....	15		15
» en vrac .....	15	10	15	Draps du midi .....	F.		3
Cachou .....	3			» autres que ceux du midi .....	5		3
Cafés venant du Brésil et d'Haïti .....			10	Drogueries non désignées .....	10		10
» en fûts .....	3		3	Duvets .....	10		F.
» en sacs .....	5	5	5	Eaux-de-vie .....	10	F.	
» en vrac .....	10		10	Eau-de-vie en bouteilles et cruchons .....		F.	
Cannelle .....	5		5	» en fûts pour le cabotage .....		F.	
Caoutchouc .....	3			Ecorce de chênes .....	10		10
Carnasse .....	15		15	Engrais chimiques ou artificiels .....	15	10	F.
Carrosserie .....	10			» naturels .....	5		F.
Cartes à jouer .....			15	Epices en futailles .....			3
» géographiques .....			15	» de toute espèce en sacs ou en .....			5
Cassia lignea .....	5		5	balles .....	3		
Cendres gravelées .....	15		15	» non désignées en fûts .....	3		
Châles .....	3			» » en sacs .....	5		
Chanvre .....	10	F.	10	» » en vrac .....	15		
Chapellerie .....	10		10	Eponges .....	10	10	
Chapeaux et tissus de paille .....	15		10	Étoffes de laine .....			3
Charbon de terre .....	F.		10	Fanons .....	5		
Chardons .....	15	10	15	Farine en barils .....	3		5
Chaussures .....	F.		15	» en sacs .....	10		10
Chaux .....	F.	F.	F.	Fécules .....			15
Cheveux travaillés .....	F.			Fleurs artificielles .....	F.	F.	F.
Chiffons .....	F.	10	F.	Fleurs .....		F.	F.
Chlorure de chaux et autres .....		F.	F.	Fleur de soufre .....	10		10
Cigares .....	15		10	Foin et paille (cale) .....	F.	F.	15
Ciment .....	F.	F.	F.	» (pont) .....	F.	F.	F.



MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police			MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police		
	Française	Vapeurs	Marseille		Française	Vapeurs	Marseille
Fourrages .....	F.	F.	15	Linges autres que neufs .....			15
Frisons .....		5		Liquides en bouteilles ou cruchons.	F.	F.	F.
Fromages .....	F.	F.		Liquides en fûts pour le long cours.	F.	F.	F.
Froment en sacs .....	10		15	» » cabotage ..	10	F.	F.
» en vrac .....	15		15	Lithographies .....	15		15
Fruits verts et secs .....	F.	F.	F.	Machines et mécaniques .....		F.	15
Gambier .....	5			Manganèse .....	F.		
Gants de peaux .....	15		10	Marchandises manufacturées étran-			
Garance ou garancine en fûts.	3		5	gères en balles ou en caisses à			
» » en sacs .....	5			claire-voie .....	F.		
Gingembre .....	5			Marchandises servant de fardage et			
» en sacs ou balles .....			10	de tapisserie .....	F.	F.	F.
» en fûts .....			5	Marchandises sur le pont .....	F.	F.	F.
Glaces, verrerie, verroterie et porcelaine.		F.		Marchandises sujettes à la casse...	F.	F.	F.
Glucose et féculés .....		15		» » à l'oxydation.	F.	F.	F.
Gomme laque .....	3			Mercerie .....	5		3
» en fûts .....	5		5	Mercure .....	3		3
» en sacs .....	10		10	Métaux bruts .....	3		F.
» en vrac .....	10		10	Meubles .....	5		10
Goudron .....	3		3	Minerais .....	F.		F.
Grains et graines en sacs .....	15	5	15	Morues .....		10	
» en vrac .....	15	5	15	Natron .....			F.
Graines de coton .....	10		15	Nitrates .....	15		10
» jaunes .....			15	Noir animal .....	15	10	F.
» à semer .....			15	Noix de galle en sacs .....	15	10	15
» de vers à soie .....	F.	F.	F.	» » en fûts .....	10	10	10
Gravures .....			15	Objets de curiosité du Japon .....		F.	
Guanos et engrais naturels .....	5		F.	Objets fragiles .....	F.	F.	F.
Gutta-percha .....	3			Objets oxydables .....	F.	F.	F.
Habillements .....			15	Onglons .....	15		15
Horlogerie .....			10	Orfèvrerie .....	3		3
Houblons .....	15			Orge perlé .....			15
Huile de coco .....	F.			Orseille .....	15	5	15
Indigo .....	3		5	Os .....	15		15
Instruments de musique de toute espèce.			10	Osiers .....	15		
Ivoire .....	3			Paille et tresses de paille (cale) .....	F.	F.	15
Jalap .....	10			» » (pont) .....	F.	F.	F.
Joncs .....	F.			Paille (tissus de) .....	15		10
Jutes .....	10	F.		Paniers .....	15		
Lackdye .....	3			Papeterie .....	10		
Laines lavées (cale) .....	5	10	5	Papiers en caisse .....	F.	F.	10
» » (pont) .....	F.	F.	F.	» en balles .....	F.	F.	15
Laines lavées à dos .....	10	10	10	Papiers peints et autres .....	F.	F.	
» cachemyre (pont) .....	F.	F.	F.	Parfumerie en pots ou flacons .....	F.		F.
» » (cale) .....	10	10	10	» non désignée à l'art. 10	15		F.
» pelades .....	10	10	10	Passenterie .....	5		3
» en suint et de chevron .....	15	10	15	Pâtes alimentaires et d'Italie .....	F.	5	10
» » de l'Espagne .....	F.	10		Peaux en poils .....			10
» » de la Plata .....	5	10	10	» préparées ou brutes .....	10	10	
» tissées .....			3	Peaux vernies et cirées .....	F.		
» quelconques non désignées		10		Pelleteries (cale) .....	10		10
Légumes secs en balles ou en vrac.	15	5	15	» (pont) .....	F.	F.	
» verts .....	F.	F.	15	Perlasse .....	10		10
Librairie en balles .....	15		15	Pétroles .....	F.		
» en caisses .....	10		15	Photographies .....	15		
Liège .....	10		10	Piments en sacs .....	5		
Lin .....	10		10	» en vrac .....	10		



MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police			MARCHANDISES	Taux de franchise suivant police		
	Française	Vapeurs	Marseille		Française	Vapeurs	Marseille
Pistaches.....	10			Soude .....	10		10
Plantes.....	F.	F.	F.	Soufre .....	3		3
Plumes et duvets.....	10		F.	Sparterie (cale).....	15	10	15
Poils .....	10		10	» (pont).....	F.	F.	F.
Poissons secs ou salés.....	15	10	15	Sucres bruts en fûts ou en caisses..	5		5
Poivres en sacs.....	5	5	5	» » en sacs.....	10	10	10
» en vrac.....	10	5	5	» » en balles ou canastres	10	10	10
Pommes de terre.....	F.	F.	F.	Sucres raffinés au cabotage.....	F.	5	
Porcelaines.....			F.	» » au long cours.....	F.	10	
Potasse.....	10		10	Suif .....	3		3
Poudre à tirer.....	F.	F.	F.	Sumac.....	15	F.	15
Produits chimiques.....		F.	F.	Tabacs en boucauts.....	5		5
Quercitrons.....	5		5	» en sacs ou en balles.....	10	10	15
Quincaillerie.....			3	Tableaux .....		F.	F.
Quinquina.....	10		3	Teintures .....	10		10
Réglisse.....	10		10	Thé .....	10		3
Riz en fûts.....	5		5	Tissus de paille .....	15		10
» en sacs ou balles.....	15	10	15	Toileries et autres tissus de lin de			
Rocou.....	5		5	chanvre et de coton.....	5		3
Rotins.....	F.	F.	F.	Toiles bleues dites guinées.....	15		10
Rubans .....	5			» d'emballage.....	10		10
Sacs vides.....	F.	F.		» à voile.....	10		10
Saindoux.....	10			Tourteaux.....	15	10	F.
Salaisons.....			F.	Vachettes.....	15		
Salpêtre.....			10	Vanille .....	3		
Salsepareille.....	10			Védasse.....			10
Savons .....	3		3	Verdet en balles.....	10		10
Sellerie.....	5		5	» en fûts.....	3		3
Sels.....	F.	F.	F.	Verreries et verroteries.....			F.
Sels de chaux.....	F.			Viandes salées.....			10
Sels de Soude.....	10		10	» sèches dites Tasajo.....		F.	F.
Soies.....	3		3	Vivres de bord.....		F.	F.
Soieries.....	3		3	Vif argent.....	3		3
Sons.....		10	F.				

NOTA. — Dans ce tableau, la lettre F indique que les marchandises sont assurées franc de détérioration matérielle, dans les conditions de l'art. 10, pour les polices françaises et sur vapeurs, et, franc d'avaries particulières, art. 20 de la police de Marseille.

Les marchandises non désignées dans le présent tableau ont leurs avaries particulières remboursées d'une façon différente par chaque police.

1° La police française fixe la franchise des dites marchandises non désignées, à 5 0/0.

2° La police sur vapeurs fixe ce taux à 3 0/0.

3° La police de Marseille dit que les quotités de franchise seront déterminées par analogie avec les marchandises désignées au présent tableau.