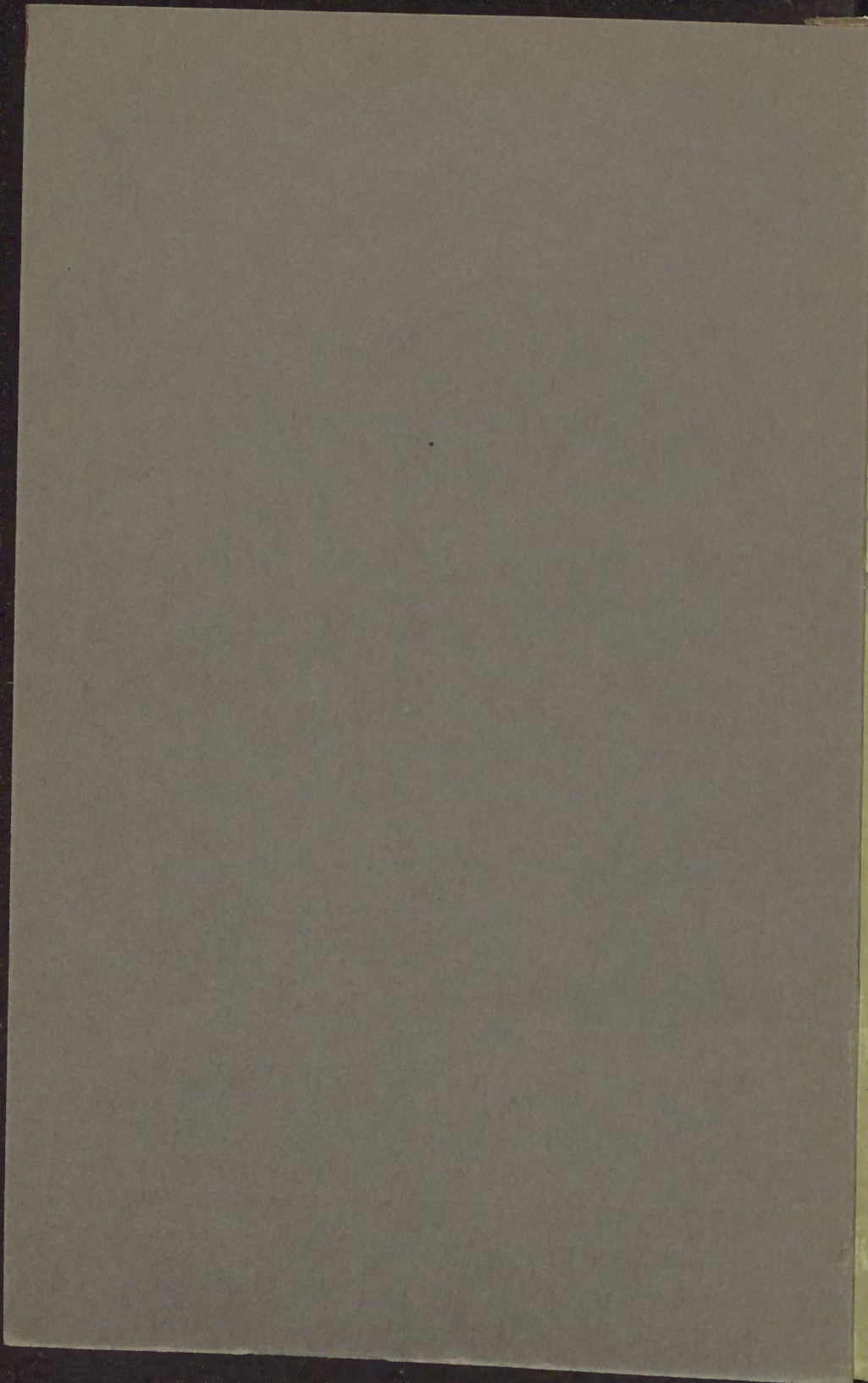


**Bibliothek
des Instituts für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel**

Signatur

B 16070



10703/67

CODE
DE
COMMERCE MARITIME
OTTOMAN.

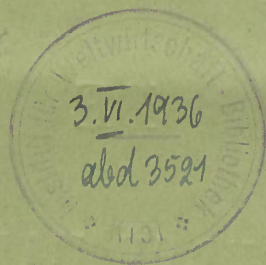


2111.



17519.

12728



CODE DE COMMERCE MARITIME.

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET AUTRES BÂTIMENTS.

ARTICLE 1.

Nul ne peut être sujet Ottoman, nul ne peut être propriétaire
ou locataire en partie d'un navire portant pavillon Ottoman, et nul
ne peut être propriétaire ou locataire en partie d'un navire portant
pavillon étranger.

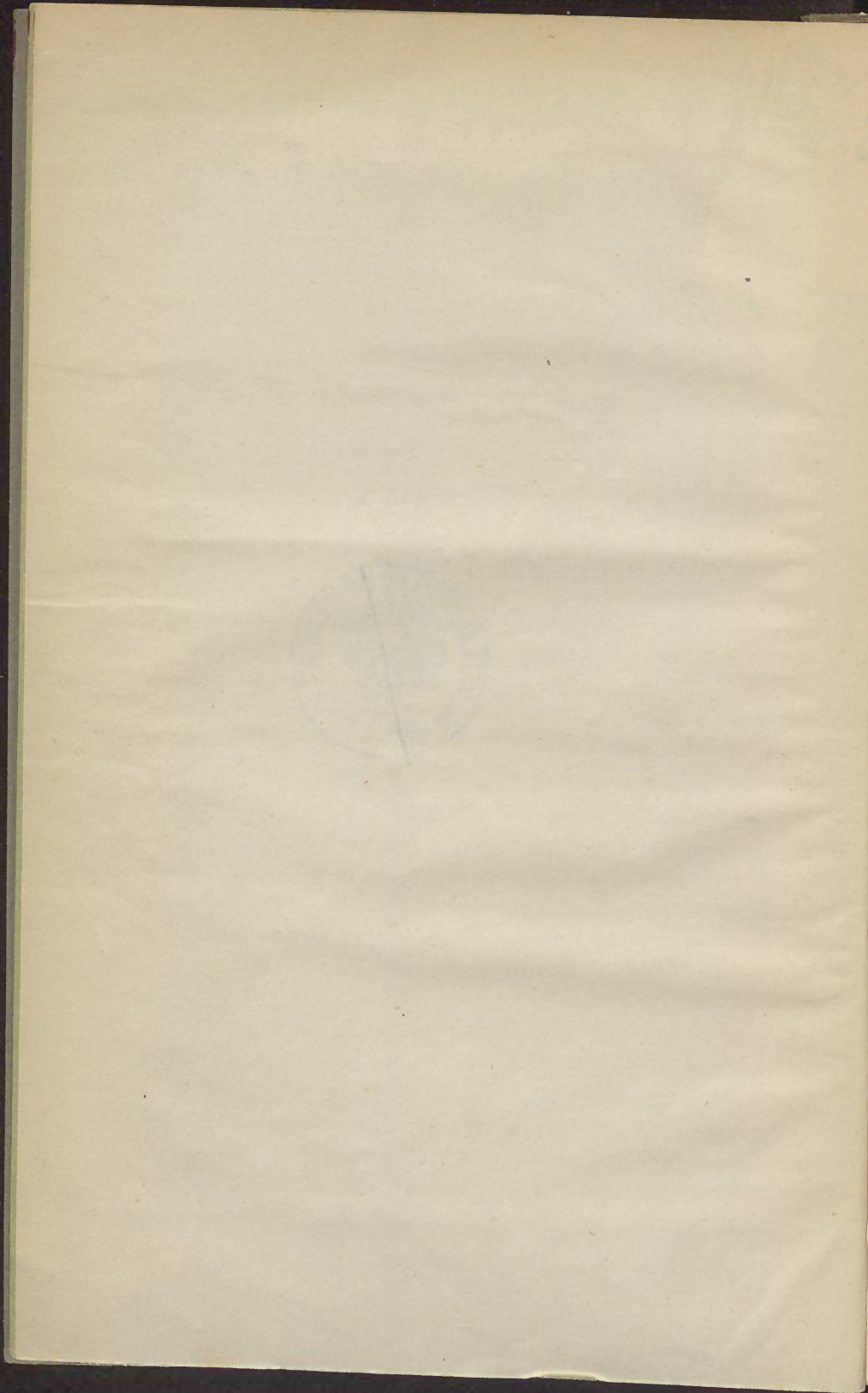
ARTICLE 2.

Les navires Ottomans peuvent être employés pour le service
étranger, et le faire naviguer sous pavillon Ottoman, à condition
qu'ils soient construits en Turquie, ou qu'ils aient été construits
en Turquie, et qu'ils aient été achetés par le Gouvernement Ottoman.
Ils ne peuvent rendre et recevoir des passagers, des marchandises,
ni porter de pavillon étranger, sans la permission du Gouvernement Ottoman.

ARTICLE 3.

Le pavillon Ottoman d'un navire ne peut être enlevé, qu'elle que
soit la cause, sans la permission du Gouvernement Ottoman. Le
Gouvernement Ottoman a le droit de faire enlever le pavillon Ottoman
d'un navire, si celui-ci est employé pour le service étranger, sans la
permission du Gouvernement Ottoman. Le Gouvernement Ottoman a le
droit de faire enlever le pavillon Ottoman d'un navire, si celui-ci
est employé pour le service étranger, sans la permission du
Gouvernement Ottoman. Le Gouvernement Ottoman a le droit de
faire enlever le pavillon Ottoman d'un navire, si celui-ci est
employé pour le service étranger, sans la permission du
Gouvernement Ottoman.





CODE DE COMMERCE MARITIME.

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS.

ARTICLE 1.

A moins d'être sujet Ottoman, nul ne peut être propriétaire en tout ou en partie d'un navire portant pavillon Ottoman, ni faire partie d'une société quelconque formée pour l'exploitation de tels navires.

ARTICLE 2.

Les sujets Ottomans peuvent acquérir la propriété d'un navire étranger, et le faire naviguer sous pavillon Ottoman aux mêmes conditions que les navires nationaux, mais le contrat de leur acquisition ne peut renfermer aucune clause ou réserve contraire à l'Article précédent au profit d'un étranger sous peine de confiscation du navire.

ARTICLE 3.

La vente volontaire d'un navire en tout ou en partie, qu'elle soit faite avant ou pendant le voyage, doit avoir lieu, à peine de nullité, par acte public devant un tribunal de commerce ou une chancellerie commerciale si elle a lieu dans l'Empire Ottoman, et par devant un consul de la Sublime Porte si elle est faite en pays étranger. A défaut de tribunal ou de chancellerie de commerce dans le lieu de la vente en Turquie, le contrat de vente peut être passé devant le conseil provincial du lieu, à la charge d'en donner avis au tribunal ou à la chancellerie de commerce le plus voisin; et à défaut de consul Ottoman en pays étranger, devant le magistrat compétent du lieu, à la charge d'en donner avis au consul Ottoman le plus proche.

ARTICLE 4.

Les navires et autres bâtiments de mer, tout meubles qu'ils soient, ont droit de suite comme les immeubles entre les mains des tiers: c'est-à-dire que, s'ils viennent à être vendus à des tiers par leurs propriétaires débiteurs du chef de ces navires, leurs créanciers peuvent faire saisir les dits navires entre les mains des tiers acheteurs, et les faire vendre pour le recouvrement de leurs créances. En conséquence ces sortes de navires sont affectées aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

ARTICLE 5.

Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après designées: 1o. Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix; 2o. Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin; 3o. Les gages du gardien et les frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente; 4o. Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux; 5o. Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port; 6o. Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage; 7o. Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du navire pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet; 8o. Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué; 9o. Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire; 10o. Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage; 11o. Les dommages-intérêts dus aux affreteurs, pour le défaut de délivrance des

marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage. — Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et proportionnellement à ce qui leur est dû en cas d'insuffisance du prix, sans préjudice néanmoins de la disposition de l'Article 162.

ARTICLE 6.

Le privilège accordé aux dettes énoncées dans le précédent article, ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes: 1o. Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents qui auront connu de la saisie et de la vente du navire; 2o. Les droits de tonnage et autres par les quittances légales des receveurs; 3o. Les dettes désignées par les Nos 1, 3, 4 et 5 de l'article 5, seront constatées par des états arrêtés par le tribunal de commerce; 4o. Les gages et loyers de l'équipage par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'office du port et à défaut dans ceux de la chancellerie commerciale; 5o. Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage par des états arrêtés par le capitaine et les principaux de l'équipage du navire, constatant la nécessité des emprunts; 6o. La vente de la totalité ou d'une partie du navire, par un acte public fait conformément à l'Article 3; et les fournitures pour la construction, l'armement, équipement, et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine, et arrêtées par le propriétaire dont un double sera déposé au greffe du tribunal ou de la chancellerie de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ; 7o. Les sommes prêtées à la grosse, sur le corps, quille, agrès, appareils, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats authentiques, ou sous signature privée, dont les expéditions en doubles seront déposées au greffe du tribunal ou de la chancellerie de commerce dans les dix jours de leur date; 8o. Les primes d'assu-

rances seront constatées par les polices d' assurances, ou par les extraits, des livres, régulièrement tenus, des compagnies d' assurances; 9o. Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements du tribunal de commerce, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues, si les parties ont consenti à être jugées par des arbitres.

ARTICLE 7.

Les privilèges des créanciers seront éteints, — Indépendement des moyens généraux d' extinction des obligations, — Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant; — ou, lorsque après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l' acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. L' opposition d' un créancier, faite dans les formes prescrites en cette matière, ne profite qu' à celui qui l' a faite.

ARTICLE 8.

Un navire est sensé avoir fait un voyage en mer, — Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ; — Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s' est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

ARTICLE 9.

La vente volontaire d' un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur. En conséquence nonobstant la vente, le navire ou son prix continue à être le gage des dits créanciers, qui peuvent même, s' ils le jugent convenable attaquer la vente pour cause de fraude.

TITRE SECOND

DE LA SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

ARTICLE 40.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice; et le privilège des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

ARTICLE 41.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer fait sur la demande du créancier saisissant.

ARTICLE 42.

Le commandement devra être fait par l'entremise de l'autorité locale à la personne du propriétaire, ou à son domicile, s'il s'agit d'une créance non privilégiée sur le navire. — Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilège sur le navire aux termes de l'article 5.

ARTICLE 43.

Vingt-quatre heures après le commandement si le créancier n'a pas été payé, l'autorité fera procéder sur sa demande à la saisie du navire comme il suit; — Un employé accompagné d'un huissier par elle nommé et assisté de deux témoins se transportera à bord et dressera le procès-verbal de saisie. — Il énonce dans ce procès-verbal, — Le nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit; — Le titre en vertu duquel il procède; — La somme dont il poursuit le paiement; — L'élection de domicile faite par le créancier chez une personne demeurant dans le lieu où siège le tribunal de commerce devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré; — Les noms du propriétaire et du capitaine; — Le nom, l'espèce et le tonnage du navire; — Il fait aussi l'énonciation et la description des

chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

— Il établit un gardien.

ARTICLE 44.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans la ville du tribunal de commerce du lieu de la saisie, ou à six heures de distance de cette ville, le saisissant doit lui faire notifier dans le délai de trois jours copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer à se présenter dans le délai ordinaire devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

— Si le propriétaire est domicilié dans un lieu plus éloigné, les significations et citations sont données pour lui à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et dans ce cas le délai ordinaire de citations sera augmenté d'un jour pour chaque journée de marche de la distance du tribunal à son domicile, s'il réside dans le continent de l'Empire.

— Si au contraire le propriétaire a sa résidence hors de l'Empire continental ou à l'étranger, le délai des citations sera celui prescrit selon les localités par l'art. 42 du Code de procédure commerciale, sauf l'exception portée dans le premier paragraphe de l'art. 40 du même Code.

ARTICLE 45.

La vente ordonnée par sentence du tribunal se fait devant un juge commis par cette sentence et aux enchères publiques précédées de criées, publications et affiches comme il suit.

ARTICLE 46.

Si la saisie a pour objet un navire dont le tonnage soit au dessus de dix tonneaux ou 400 kilots, il sera fait trois criées et publications des objets en vente. — Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine aux environs du port, à la Bourse et dans les principales places publiques du lieu où le navire est amarré. — L'avis en sera inséré dans des journaux s'il y en a dans le lieu où siège le tribunal de commerce devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y

en a pas, dans l'un de ceux qui se seraient imprimés dans la localité la plus voisine.

ARTICLE 47.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches, — Au grand mât du navire saisi, — à la porte principale du tribunal devant lequel on procède, — Dans la place publique et sur le quai du port où le navire est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce, et à défaut, à la porte de l'autorité locale.

ARTICLE 48.

Les criées, publications, et affiches doivent désigner: — Les nom, profession et demeure du poursuivant; — Les titres en vertu desquels il agit; — Le montant de la somme qui lui est due; — L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal, et dans le lieu où le navire est amarré; — Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi; — Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine; — Le tonnage du navire; — Le lieu où il est gisant ou flottant; — Les noms du juge et de l'huissier commis; — La première mise à prix; — Enfin les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

ARTICLE 49.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche. — Le juge commis d'office pour la vente, continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

ARTICLE 20.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite aux plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des bougies allumées au commencement de l'adjudication, d'après l'usage. — Toutefois le juge commis d'office peut dans l'espoir d'une surenchère accorder une ou deux

remises, de huitaine chacune, lesquelles sont publiées et affichées. —

Mais si la remise ainsi accordée, ne produit aucune surenchère, le navire sera définitivement adjugé à celui qui s'était rendu enchérisseur avant cette remise.

ARTICLE 21.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de 10 tonneaux ou de 400 kilots et au dessous, dans ce cas, sans qu'il y ait lieu d'observer toutes les formalités ci-dessus désignées, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment et à la porte du tribunal. — Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

ARTICLE 22.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine; sauf à lui à se pourvoir s'il y a lieu en dédommagement contre le propriétaire, ses cautions et tous ceux qui se seraient engagés envers lui.

ARTICLE 23.

Dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, les adjudicataires des navires de tout tonnage sont tenus de payer au juge commis par le tribunal, le tiers du prix de leur adjudication et de fournir pour les deux autres tiers une caution solvable dans la personne d'un sujet Ottoman, qui sera avec lui; l'un et l'autre seront solidairement obligés de payer les dits deux tiers dans le délai de onze jours à partir du jour de l'adjudication, à peine d'y être contraints par corps. — Le navire ne sera consigné aux adjudicataires que lorsqu'ils auront payé le tiers du prix de leur adjudication et fourni la caution, mais l'extrait du procès-verbal de l'adjudication ne leur sera délivré qu'après le paiement intégral des autres deux tiers dans le délai prescrit. — A défaut de paiement soit du premier tiers soit des deux autres, et à défaut de fournir

caution comme il a été dit, le navire sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires et des garants, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, s'il y en a, des dommages, des intérêts et des frais, dans le cas où le tiers déjà versé serait insuffisant. L'excédant, s'il y en a, sera rendu aux fol enchérisseurs.

ARTICLE 24.

Les demandes en distraction de la vente d'une partie du navire et objets saisis, seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication. Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente.

ARTICLE 25.

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens. — Le défendeur aura aussi trois jours pour contredire. — La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

ARTICLE 26.

Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises, si ce n'est pour l'excédant des sommes dues aux créanciers saisissants.

ARTICLE 27.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe du tribunal de commerce ou à défaut à l'autorité qui a ordonné la vente leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant, par le propriétaire saisi ou par ses représentants; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, ainsi qu'il a été ci-dessus prescrit, sans qu'ils y soient compris.

ARTICLE 28.

La collocation des créanciers et la distribution de deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'article 5; et entre les autres créanciers proportionnellement de leurs créances.—Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

ARTICLE 29.

Le navire prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. — Le navire est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. (1)

TITRE TROISIEME
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ARTICLE 30.

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, c'est-à-dire qu'il est obligé de payer les dommages provenant des faits et gestes du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus, par l'abandon du navire et du fret, si elles n'ont été contractées expressément par son ordre spécial. — Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire il ne sera personnellement responsable des engagements contractés par

(1) Les expéditions du capitaine pour son voyage sont les papiers indiqués dans l'article 44.

lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

ARTICLE 31.

Les propriétaires des navires équipés en guerre sous caution par autorisation du Gouvernement, ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

Cette caution sera de 200,000 Piastres pour tout navire dont l'équipage y compris l'état-major et la garnison, est de cent-cinquante hommes et au dessous; de 400,000 Piastres pour les autres.

ARTICLE 32.

Le propriétaire peut toujours congédier le capitaine quand même il se serait interdit cette faculté par la convention. Le capitaine congédié n'aura droit, à moins d'une convention contraire par écrit, à aucune indemnité de la part du congédiant, sauf les frais nécessaires à son retour dans le cas qu'il serait congédié dans un pays autre que celui où il a été engagé.

ARTICLE 33.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

— Le montant du capital est déterminé par des experts convenus par les parties, ou, en cas de désaccord nommés d'office par le tribunal.

ARTICLE 34.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, si tous les propriétaires votants sur la mesure à prendre ne sont pas d'accord, l'avis de la majorité est suivi. — Cette majorité se détermine, non par le nombre des votants, mais par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur. — Quand le navire

appartient en commun à plusieurs personnes, la licitation n'en peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

TITRE QUATRIÈME

DU CAPITAINE.

ARTICLE 35.

Tout capitaine ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, qu'il commet, et tenu du paiement des dommages qu'il cause dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 36.

Il est responsable des effets et marchandises dont il se charge. — Il doit en fournir une reconnaissance. — Cette reconnaissance se nomme connaissance.

ARTICLE 37.

Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

ARTICLE 38.

Le capitaine est obligé de tenir un registre appelé journal de bord, coté et paraphé par un employé du tribunal ou de la chancellerie de commerce, et à défaut par un employé du conseil municipal, et à la fin confirmé par le visa du président ou chef du tribunal, de la chancellerie ou du conseil précités. — Le registre ou journal contient: — 1o. L'état journalier du temps et des vents; — 2o. La marche journalière en progrès ou en retard du navire; — 3o. Le degré de

longitude et de latitude où se trouve le navire jour par jour; — 40. Tous les dommages arrivés au navire et aux marchandises et leurs causes; — 50. L'état (autant que possible), de tout ce qui aura été perdu par accident, et de tout ce qui aura été coupé ou abandonné; — 60. La route qu'il a tenue, avec les motifs des déviations, soit volontaires, soit forcées; — 70. Toutes les résolutions prises pendant le voyage par le capitaine en conseil avec les officiers et gens de l'équipage; — 80. Les congés donnés aux officiers et gens de l'équipage, ainsi qu'ils les motifs; — 90. La recette et la dépense concernant le navire et les marchandises chargées et généralement tout ce qui concerne le navire ou son chargement, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, ou à une demande à former ou à contester.

ARTICLE 39.

Indépendamment du Registre Journal, le capitaine est tenu d'avoir à bord, avec les mêmes formalités, un registre Livret, spécialement destiné à y inscrire régulièrement les emprunts à la grosse.

ARTICLE 40.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, par des experts nommés ad hoc par le tribunal de commerce ou à défaut par la chancellerie commerciale, et s'il n'y en a pas, par le conseil municipal du lieu, pour savoir si son navire est pourvu de tout ce qui est nécessaire à la navigation et s'il se trouve en état de faire le voyage. — Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce, de la chancellerie commerciale ou du conseil municipal; il en est délivré une copie conforme au capitaine. — Le capitaine ne pourra recevoir ses expéditions que sur la présentation du procès-verbal de visite du navire lors même que les chargeurs auraient renoncé à cette visite.

ARTICLE 41.

Le capitaine est encore tenu d'avoir à bord: — 10. L'acte de propriété du navire ou une copie dûment légalisée; — 20. L'acte de

sa nationalité, c'est-à-dire le bérat constatant qu'il est sous pavillon Ottoman; — 3o. Le rôle d'équipage; — 4o. Les connaissements et chartes-parties; — 5o. Le manifeste ou état du chargement; — 6o. Les acquits de payement ou à caution de douanes; — 7o. Le congé ou passeport maritime; — 8o. La patente de santé; — 9o. Un exemplaire du code de commerce maritime.

ARTICLE 42.

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, depuis le moment où le voyage a commencé jusqu'à son arrivée en rade sure ou à bon port. — Lorsqu'un capitaine devra mouiller dans un port, où, ni lui, ni aucun individu de l'équipage n'aurait encore abordé et dans lequel il se trouverait des pilotes connaissant l'entrée du port, du canal, ou de la rivière, il devra s'en servir aux frais du navire.

ARTICLE 43.

En cas de contravention aux obligations imposées par les cinq articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

ARTICLE 44.

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son navire sans le consentement par écrit du chargeur. — Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

ARTICLE 45.

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

ARTICLE 46.

Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui sur les chaloupes se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être ar-

rétés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage; et même dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés, s'ils donnent caution pour le paiement.

ARTICLE 47.

Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du navire, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le navire, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

ARTICLE 48.

Si le navire était frété du consentement des propriétaires, et que quelques uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter à la grosse, pour leur compte, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du tribunal de commerce ou à défaut du conseil du lieu.

ARTICLE 49.

Si, pendant le cours de voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de voiles, cordages, apparaux, de victuailles, ou d'autres objets impérieusement nécessaires, et que les circonstances ou l'éloignement de la demeure des propriétaires du navire ou du chargement, ne permettent pas de demander leurs ordres, le capitaine, après avoir constaté cette nécessité par un procès-verbal signé par lui et les principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser, en Turquie, par le tribunal de commerce, ou à défaut, par le conseil du lieu, et chez l'étranger, par le Consul Ottoman, ou, à défaut par l'autorité compétente des lieux, emprunter à la grosse sur le corps du navire et ses dépendances, et s'il y a nécessité sur la cargaison, ou si cet emprunt ne peut être fait en tout ou en partie, mettre en gage ou vendre aux enchères des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés

exigent. Les propriétaires ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. — L'affrèteur unique, ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant, et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

ARTICLE 50.

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des ports Ottomans situés dans le golfe de Bassora ou sur les côtes de l'Arabie et les côtes septentrionales de l'Afrique pour revenir à d'autres ports de la Turquie, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs un compte, signé de lui contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises par lui achetées et chargées pour compte des propriétaires, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

Si le chargement dans les dits ports était fait pour le compte des affrèteurs et par leurs commissionnaires, dans ce cas, le capitaine ne sera tenu d'envoyer aux propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, que l'état de son chargement résultant des connaissements qu'il a souscrit, ainsi que celui des sommes qu'il a empruntées contenant et les noms et demeures des prêteurs.

ARTICLE 51.

Le capitaine qui aura sans nécessité pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avances et des dépenses supposées, sera responsable envers les intéressés, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu.

ARTICLE 52.

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires, à peine de nullité de la vente, et de répondre personnellement des dommages-intérêts.

L'innavigabilité du navire sera constatée dans un procès-verbal dressé par des experts assermentés qui seront nommés, en Turquie par le tribunal de commerce, ou à défaut par la chancellerie commerciale, et s'il n'y en a pas, par le conseil local, et à l'étranger, par le consul Ottoman ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

A défaut de pouvoirs et d'instructions de la part des propriétaires, la vente par suite de l'innavigabilité ainsi constatée, sera faite aux enchères publiques.

ARTICLE 53.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages - intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

ARTICLE 54.

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

ARTICLE 55.

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine, pour son compte particulier, sont confisquées, par jugement du tribunal de commerce au profit des autres intéressés.

ARTICLE 56.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et princi-

paux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui, avec les papiers importants, tels que les chartes-parties, connaissements et expéditions, l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom. — Si les objets, ainsi tirés du navire, sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

ARTICLE 57.

Le capitaine est tenu, dans les vingt quatre heures de son arrivée au port de destination, de faire viser par les autorités indiquées dans les deux articles suivants son registre Journal, et de faire son rapport, dont il lui sera donné copie légalisée. — Le rapport doit énoncer:—Le lieu et le temps de son départ;—La route qu'il a tenue;—Les hasards qu'il a courus;—Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

ARTICLE 58.

En Turquie le rapport est fait au Président du tribunal de commerce, ou à défaut au chef de la chancellerie commerciale, et s'il n'y en a pas, au chef de l'autorité supérieure du lieu. — Les chefs de la chancellerie commerciale ou de l'autorité locale, qui ont reçu le rapport, sont tenus de l'envoyer, sans délai, au Président du tribunal de commerce le plus voisin. — Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

ARTICLE 59.

En pays étranger, le capitaine doit faire son rapport devant le consul Ottoman, ou à défaut devant l'autorité compétente du lieu, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

ARTICLE 60.

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port Ottoman ou étranger, il est tenu de déclarer, suivant

les cas, devant une des autorités mentionnées dans les deux articles précédents, les causes de sa relâche.

ARTICLE 64.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter sans délai, suivant les lieux et les cas, devant les mêmes autorités, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

ARTICLE 62.

Pour vérifier le rapport du capitaine, l'autorité reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves. — Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. — La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

ARTICLE 63.

Hors le cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

ARTICLE 64.

Si les victuailles du navire manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

TITRE CINQUIEME
DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES OFFICIERS
ET GENS DE L'EQUIPAGE.

ARTICLE 65.

Les conditions d'engagement du capitaine, des officiers et des hommes de l'équipage d'un navire, sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties. — S'il n'y a pas de conventions écrites et que le rôle d'équipage ne parle pas des conditions de l'engagement, les parties seront considérées comme ayant voulu s'en rapporter à l'usage du lieu où l'engagement a été fait. — Le rôle d'équipage sera dressé en Turquie devant l'office de port, ou à défaut devant la chancellerie commerciale et s'il n'y en a pas devant le conseil municipal, et à l'étranger devant les consuls ou agents consulaires Ottomans, et à défaut devant l'autorité compétente du lieu.

ARTICLE 66.

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sans aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans en payer le fret et sans le consentement des propriétaires, ou, si le navire est affrété en entier, sans le consentement des affréteurs, à peine d'être confisquée au profit des intéressés, c'est-à-dire des propriétaires ou des affréteurs du navire, à moins qu'ils n'y soient autorisés dans le premier cas, par leurs engagements, et dans le second, par la charte-partie.

ARTICLE 67.

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les officiers et gens de l'équipage loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées

à l'équipement du navire, et en sus ils reçoivent, à titre d'indemnité à leur choix, ou ce qui leur a été avancé sur leurs gages, ou, déduction faite de ces avances, s'il y en a, un mois de leurs gages convenus, ou le quart des gages quand ils sont loués au voyage. — Si la rupture arrive après le départ du navire, ils reçoivent les loyers dûs pour le temps qu'ils ont servi, et en outre pour indemnité le double qui leur est accordé par le paragraphe précédent, et les frais de voyage pour leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires et les affréteurs ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au dit lieu. Néanmoins les loyers et indemnités ne pourront, dans aucun cas, excéder le montant de ce qu'ils auraient perçus, si le voyage avait été achevé. — L'indemnité pour la conduite de retour est calculée suivant la qualité des gens de mer renvoyés.

ARTICLE 68.

Si, avant le voyage commencé, il survient une interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou, si l'exportation des marchandises pour lesquelles il est frété, était interdite, ou, si encore, le navire est arrêté par ordre du Gouvernement, dans ce cas il n'est dû aux officiers et gens de l'équipage renvoyés, que les journées par eux employées au service du navire.

ARTICLE 69.

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours de voyage, les officiers et gens de l'équipage sont payés, dans le cas d'interdiction, à proportion du temps qu'ils auront servi outre leurs frais de retour; et dans le cas d'arrêt, ils reçoivent, s'ils sont engagés au mois, la moitié de leurs gages pendant le temps que durera l'arrêt; mais s'ils sont engagés au voyage, ils ne reçoivent que le prix stipulé pour le voyage sans aucune augmentation pour le temps de l'arrêt.

ARTICLE 70.

Si le voyage est prolongé volontairement, le prix des loyers des marins engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation.

ARTICLE 71.

Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il n'est fait aux marins engagés au voyage aucune diminution.

ARTICLE 72.

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage occasionnés par force majeure. — Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrive par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire. — Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le profit ou le fret. — Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus d'indemniser proportionnellement les gens de l'équipage en égard à la nature de leurs conventions.

ARTICLE 73.

En cas de prise et confiscation, de bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les officiers et gens de l'équipage ne peuvent prétendre à aucun loyer au sujet du voyage. Mais aussi ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

ARTICLE 74.

Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du

navire qu'ils ont sauvés. — Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret des dites marchandises.

ARTICLE 75.

Les officiers et gens de l'équipage engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine ou l'affrèteur.

ARTICLE 76.

De quelque manière que les officiers et gens de l'équipage soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

ARTICLE 77.

Toute personne de l'équipage qui, pendant le voyage, tombe malade ou est blessée ou mutilée, soit au service du navire, soit dans un combat contre les ennemis et les pirates, est payée de ses loyers, traitée et pansée, et en cas de mutilation indemnisée à l'arbitrage du juge s'il y a contestation. — Les frais du traitement et du pansement et l'indemnité en cas de mutilation, sont à la charge du navire et du fret, si la maladie, les blessures et la mutilation ont été occasionnées par le service du navire; et ils seront repartis sur le navire, le fret et le chargement par forme d'avarie grosse, si elles ont eu lieu dans un combat pour la défense du navire.

ARTICLE 78.

Si le marin malade, blessé ou mutilé, ne peut poursuivre le voyage sans danger, le capitaine, avant son départ, est tenu de le débarquer dans un hôpital ou autre lieu, où il puisse recevoir le traitement convenable, et de pourvoir aux frais de sa maladie, de son entretien, et de son retour si le malade vient à guérir, ou à son enterrement s'il décède. A cet effet, il déposera une somme suffisante ou une caution entre

les mains du chef de la chancellerie commerciale ou de l'autorité locale si c'est en Turquie, ou du consul Ottoman et à son défaut du magistrat du lieu si c'est à l'étranger. — Dans ces cas, indépendamment de ses frais de retour, le malade, blessé ou mutilé a droit à ses loyers non seulement jusqu'à sa guérison, mais jusqu'au jour où il pourra être de retour au lieu d'où le navire est parti.

ARTICLE 79.

Si le marin, se trouvant à bord ou sorti avec autorisation, a reçu des blessures dans une rixe, ou tombe malade par suite d'une conduite désordonnée ou immorale de sa part, il ne sera pas moins traité et pansé aux frais du navire comme ci-dessus, sauf le recours contre lui pour le remboursement de ces dépenses. — Si le marin, sorti du navire sans autorisation est blessé, mutilé, ou tombe malade par rixe ou mauvaise conduite, les frais de ses pansements et traitement sont également à sa charge. Il pourra même être congédié par le capitaine, auquel cas il ne lui sera payé que ses loyers à proportion du temps qu'il aura servi.

ARTICLE 80.

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, ses loyers sont dus à sa succession d'après les distinctions suivantes: — S'il a été engagé au mois ses loyers sont dus jusqu'au jour de son décès; — S'il a été engagé au voyage la moitié de ses loyers est due s'il meurt en allant ou au port d'arrivée, et le total s'il meurt en revenant. — S'il est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due après que le voyage est commencé. — Si le marin de quelque manière qu'il soit engagé, est tué en défendant le navire contre l'ennemi ou les pirates, et que le navire arrive à son port, les loyers du dit marin, considéré comme vivant, seront dus en entier pour tout le voyage.

ARTICLE 81.

Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni contre les affrêteurs pour le payer

ment de son rachat. — Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

ARTICLE 82.

Le matelot pris et fait esclave pendant qu'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers, et en outre au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

ARTICLE 83.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le marin a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire; elle est due par les propriétaires du navire et du chargement, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

ARTICLE 84.

Le montant de la dite indemnité est fixé à vingt-cinq livres Turques en or.

ARTICLE 85.

Si le navire est vendu pendant le cours de l'engagement, les gens de l'équipage, qui n'ont pas acquiescé à des conventions contraires, ont droit d'être reconduits aux frais du navire et d'être payés de leurs loyers.

ARTICLE 86.

Lorsque le capitaine congédie des officiers ou gens de l'équipage pour des causes légitimes, il ne doit leur payer que les loyers convenus jusqu'au jour du congé, calculés d'après la route déjà parcourue. — Si le congé a lieu avant le commencement du voyage, ils seront payés des jours qu'ils auront été en service, et rien de plus.

ARTICLE 87.

Pour le renvoi des gens de l'équipage sont réputées causes légitimes:
1o. L'incapacité dans le service; — 2o. L'insubordination; — 3o. L'i-

4.

vrognerie habituelle; — 4o. Les voies de faits à bord du navire; et tous les autres vices de caractère qui pourraient porter le désordre dans le navire; — 5o. L'abandon du bord sans permission; — 6o. La rupture forcée ou permise du voyage en observant ce qui est statué par la loi à cet égard.

ARTICLE 88.

Tout marin qui justifie qu'il est congédié sans cause légitime après son inscription sur le rôle d'équipage, a droit à une indemnité contre le capitaine. — L'indemnité est fixée au tiers des loyers que le congédié aurait probablement gagné pendant le voyage, si le congé a lieu avant le voyage commencé; au montant du loyer qu'il aurait perçu depuis le moment du congé jusqu'à la fin du voyage et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage. — Le capitaine ne peut dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire, à moins qu'il n'ait été autorisé par ces derniers à donner congé.

ARTICLE 89.

Les officiers et gens de l'équipage inscrits dans le rôle d'équipage ne peuvent se refuser au service et abandonner le navire que dans les cas suivants: 1o. Si avant le commencement du voyage pour lequel ils se sont engagés, le capitaine veut changer de destination; 2o. Si avant le commencement du voyage, la Turquie est engagée dans une guerre maritime, ou si, le navire se trouvant dans un port de relâche, il survient entre la Turquie et l'état de la destination une guerre qui mettrait le navire en danger réel; — 3o. Si avant le voyage commencé, ou si le navire se trouvant dans un port de relâche l'on a des nouvelles certaines que la peste, la fièvre jaune, ou une autre maladie épidémique semblable règne dans le lieu de la destination du navire; — 4o. Si avant le voyage commencé, le navire passe en entier à d'autres propriétaires; — 5o. Si avant le voyage commencé, le capitaine meurt ou est congédié par les propriétaires du navire.

ARTICLE 90.

Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers, indemnités et frais de route des gens de l'équipage.

ARTICLE 91.

Le navire et le fret sont également affectés aux propriétaires du chargement pour le dommage qu'ils souffrent par l'infidélité ou la faute des officiers et gens de l'équipage, sauf le recours des propriétaires du navire contre le capitaine, et de celui-ci contre les gens de l'équipage.

TITRE SIXIEME

DES CHARTES-PARTIES, AFFRETEMENTS
ET NOLISSEMENTS.

ARTICLE 92.

Toute convention pour louage d'un navire, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, doit être rédigée par écrit. — Elle énonce: — Le nom, le tonnage et la nationalité du navire; — Le nom du capitaine; — Les noms du frèteur et de l'affréteur; — Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge; — Le prix du fret ou nolis; — Si l'affrètement est total ou partiel; — L'indemnité convenue pour les cas de retard, du chargement ou du déchargement.

ARTICLE 93.

Si les jours des estaries, c'est-à-dire ceux que doit durer la charge et la décharge du navire ne sont point fixés par les conventions des parties, ils sont réglés suivant l'usage des lieux s'il y en a d'établis, et à défaut dans l'espace de quinze jours ouvrables consécutifs après que le capitaine aura déclaré être prêt à charger ou à décharger.

ARTICLE 94.

Si une partie de la cargaison doit être chargée ou déchargée dans un lieu, et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge est suspendu pendant la traversée du navire d'un lieu à l'autre sans que cet intervalle puisse être compté.

ARTICLE 95.

Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

ARTICLE 96.

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. — Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

ARTICLE 97.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. — Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

ARTICLE 98.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

ARTICLE 99.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins où il lui sera permis d'aborder, et d'y attendre les ordres du chargeur ou du consignataire, en le prévenant du fait.

ARTICLE 400.

Le navire, les agrès et appareils, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

TITRE SEPTIEME

DU CONNAISSEMENT.

ARTICLE 401.

Le connaissement qui peut être rédigé à une personne dénommée ou à l'ordre de celle-ci, ou bien au porteur, doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter. — Il indique en outre — Le nom et prénom du chargeur; — Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; — Le nom et le domicile du capitaine; — Le nom, le tonnage et la nationalité du navire; — Le lieu du départ et celui de la destination; — Il énonce le prix du fret. — Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

ARTICLE 402.

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins. — Un pour le chargeur; — Un pour celui à qui les marchandises sont adressées; — Un pour le capitaine; — Un pour le propriétaire ou l'armateur du navire. — Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement. — Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

ARTICLE 403.

Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi

entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs, sauf à ces derniers à fournir la preuve contraire.

ARTICLE 404.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou par son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur, ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

ARTICLE 405.

Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement. — De même, le capitaine sera tenu de demander acquit des marchandises qu'il aura consignées au receveur, et à son défaut de se munir d'un certificat de la douane constatant la décharge des marchandises, conformément au connaissement, à peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires ou receveurs.

TITRE HUITIÈME

DU FRET OU NOLIS.

ARTICLE 406.

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis. — Il est réglé par les conventions des parties. — Il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement. — Il a lieu pour la totalité ou pour partie du navire, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au kilot, au quintal, à forfait ou à cueillette, avec désignation du tonnage du navire.

ARTICLE 407.

Si le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. — L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

ARTICLE 408.

Si l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte-partie ou par la loi, le fréteur a le choix soit de demander l'indemnité fixée par la charte-partie pour le retard et à défaut de conventions une indemnité à régler par experts, soit de résilier le contrat d'affrètement, et d'exiger de l'affréteur la moitié du fret ou nolis et des autres avantages convenus. — Dans le même cas l'affréteur qui n'a rien chargé dans le dit délai, aura la faculté, avant le commencement des jours de planches supplémentaires (1), de renoncer au contrat, à la charge de payer au fréteur ou au capitaine la moitié du fret et des autres avantages convenus par la charte-partie.

ARTICLE 409.

Si l'affréteur n'a chargé dans le délai fixé qu'une partie des marchandises convenues par la charte-partie, le fréteur a encore le choix, soit de demander les indemnités portées dans le premier paragraphe de l'article précédent, soit d'entreprendre le voyage avec la partie des marchandises déjà chargées. Dans ce dernier cas, le fret entier sera dû au fréteur.

ARTICLE 440.

Si l'affréteur charge plus de marchandises qu'il n'a été convenu, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

(1) Les jours de planches ou d'estaries, ou jours d'attente, sont ceux accordés au chargeur sans rétribution de sa part pour la charge et la décharge; les jours de planches supplémentaires ou de contre-estaries sont ceux accordés contre une rétribution après les jours d'estaries.

ARTICLE 441.

Le fréteur ou le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu à la diminution proportionnelle sur le prix du fret, et à des dommages-intérêts envers l'affréteur. — Si la déclaration ne diffère du véritable tonnage du navire que de trois pour cent, ou si elle est conforme au certificat de jauge, la différence ne sera pas prise en considération.

ARTICLE 442.

Lorsque un navire est frété à cueillette, si le fréteur ou le capitaine a fixé un délai pendant lequel le navire restera en charge, il est tenu, après ce délai, de partir au premier vent favorable, à moins qu'il ne convienne d'un autre délai avec les chargeurs.

ARTICLE 443.

Si le navire étant frété à cueillette il n'y a pas eu de délai fixé pour le chargement, chacun des chargeurs peut retirer ses marchandises, en restituant les connaissements signés par le capitaine, en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés, et en payant, outre les frais de charge et de décharge, ainsi que ceux de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, la moitié du fret convenu. — Néanmoins, si le navire a déjà les trois quarts de son chargement, le capitaine est tenu, si la majorité des chargeurs l'exige, de partir au premier vent favorable huit jours après la sommation, sans qu'aucun des chargeurs puisse retirer ses marchandises.

ARTICLE 444.

Si des marchandises ont été chargées sur le navire à l'insu du fréteur ou du capitaine, celui-ci, se trouvant encore dans le lieu du chargement, peut, après sommation pour les reprendre dûment communiquée aux chargeurs, les mettre à terre dans le dit lieu, ou en prendre le fret au plus haut prix, qui sera payé dans le même lieu pour les

marchandises de même nature. — Mais s'il ne s'aperçoit de l'existence des dites marchandises qu'après le départ du navire, il ne peut plus les débarquer qu'au lieu de leur destination, sauf à s'en faire payer le fret au prix susindiqué.

ARTICLE 445.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage, est tenu de payer le fret entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement. — Si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci non seulement n'aura droit à aucun fret, mais encore il est responsable de tous les frais, et même des dommages-intérêts, s'il y a lieu pour l'inexécution de l'affrètement.

ARTICLE 446.

Si le navire est arrêté au départ pendant le voyage ou au lieu de sa décharge, par le fait ou la négligence de l'affréteur, ou de l'un des chargeurs, l'affréteur ou le chargeur est tenu envers le fréteur, le capitaine ou les autres chargeurs des frais et dommages-intérêts provenant du retardement. — Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement si le navire a été retardé.

ARTICLE 447.

Le fréteur ou le capitaine est également tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par sa faute ou sa négligence, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge. — Les dommages-intérêts mentionnés soit ici soit dans l'article précédent sont réglés par des experts.

ARTICLE 448.

Si le capitaine est contraint de faire radoubler le navire pendant le voyage, l'affréteur ou le chargeur est tenu d'attendre que le navire soit

réparé, ou de retirer ses marchandises, en payant le fret en entier et l'avarie grosse s'il y en a. — Si le navire est frété au mois, il ne doit pas de fret pendant le radoub; ni une augmentation de fret si le navire est frété pour le voyage. — Si le navire ne peut être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un ou plusieurs à ses frais, et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. — Si le capitaine n'a pu louer un ou plusieurs navires, le fret n'est dû qu'à proportion du voyage déjà effectué (1). Dans ce dernier cas, le transport des marchandises sera remis au soin de chaque chargeur, sauf l'obligation du capitaine de leur donner avis de sa situation et de prendre dans cet intervalle toutes les mesures nécessaires pour la conservation du chargement. Le tout, s'il n'y a convention contraire entre les parties.

ARTICLE 119.

Le capitaine perd son fret, et répond des dommages-intérêts de l'affrètement, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. — La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ARTICLE 120.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur au prix que le reste des marchandises ou autres pareilles de même qualité seront vendues au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port. — Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues en retenant le fret en proportion de l'avance-

(1) Pour calculer le fret proportionnel, il faut prendre en considération, non seulement la proportion de la distance parcourue à celle à parcourir, mais encore les dépenses, le temps, les risques, et les peines habituellement jointes à chacune de ces distances.

ment du voyage. —Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le paragraphe 2 de l'article 30. — Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie proportionnellement sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

ARTICLE 121.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

ARTICLE 122.

Si le navire est arrêté pour un temps seulement, dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage. — La nourriture et les loyers de l'équipage, pendant la détention du navire, sont réputées avaries. — Le chargeur peut, durant l'empêchement, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger encore à ses frais, ou d'en indemniser le frèteur ou le capitaine.

ARTICLE 123.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

ARTICLE 124.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. —

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

ARTICLE 425.

Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage avec le concours du capitaine, celui-ci est payé du fret entier jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, s'il ne peut les conduire jusqu'au lieu de leur destination. — Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination. — Si le capitaine n'a point coopéré au sauvetage, il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur le rivage et remises par suite aux parties intéressées.

ARTICLE 426.

Contribueront au prix du rachat les marchandises, le navire et le fret, tandis que les loyers des matelots n'entrent point en contribution. — La dite contribution se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié de la valeur du navire au même lieu et la moitié du fret.

ARTICLE 427.

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, après lui avoir adressé une sommation officielle pour les recevoir, faire vendre par jugement du tribunal du commerce le tout ou une partie des marchandises pour le paiement de son fret, des avaries et des frais, et faire ordonner le dépôt du surplus, s'il en reste. En cas d'insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

ARTICLE 428.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement de son fret, de l'avarie grosse et des frais s'il y en a. — Il peut en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de ce qui lui est dû; et si elles sont sujettes à déperissement, il peut même

en demander la vente, à moins que le consignataire ne lui donne caution pour le paiement. — S'il y a avarie grosse et qu'elle ne puisse être réglée de suite, il peut demander la consignation judiciaire d'une somme à fixer par le juge ou une caution solvable.

ARTICLE 429.

Le capitaine est préféré à tous les créanciers pour son fret, les avaries et les frais sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces, sauf le cas de dépôt mentionné dans l'article précédent.

ARTICLE 430.

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine conserve son privilège sur les dites marchandises contre tous les créanciers des faillis pour le paiement de son fret, des avaries et des frais qui lui sont dues.

ARTICLE 434.

Dans le cas où le fret est convenu d'après le nombre, la mesure ou le poids, le capitaine a le droit d'exiger que les marchandises soient comptées, mesurées ou pesées au moment du déchargement, et même, s'il a négligé de le faire, le consignataire a le droit d'en constater l'identité, le nombre, la mesure ou le poids, même par le témoignage assermenté de ceux qui ont été employés pour effectuer le déchargement.

ARTICLE 432.

S'il y a présomption que les marchandises ont été endommagées, gâtées, volées ou diminuées, le capitaine et le consignataire, ou toute personne intéressée, auront le droit d'exiger que les marchandises soient judiciairement visitées et examinées et que les dommages soient estimés à bord du navire avant le déchargement. — Si l'avarie ou la diminution n'est pas visible à l'extérieur, la visite judiciaire peut se faire même après que les marchandises sont passées aux mains des consignataires.

pourvu qu'elle se fasse dans les quarante huit heures après le déchargement, et que l'identité des marchandises soit constatée conformément aux dispositions de l'article précédent, ou d'une autre manière légale. — Les consignataires conservent le droit de faire visiter et examiner judiciairement les marchandises dans les quarante huit heures après leur livraison, quand même ils auraient acquitté le connaissement, ou donné un reçu séparé, pourvu que la quittance ou le reçu, porte que les marchandises sont présumées être endommagées, gâtées, volées ou diminuées.

ARTICLE 433.

Lorsque le fréteur et le capitaine ont satisfait en ce qui les concernent au contrat d'affrètement, l'affréteur ou chargeur ne peut demander une diminution sur le fret convenu.

ARTICLE 434.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix, ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit. — Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

TITRE NEUVIÈME

DES PASSAGERS.

ARTICLE 435.

Si le navire n'est point destiné, comme un Bateau-poste ou Paquebot, au transport des voyageurs, on ne peut exiger du capitaine qu'il prenne des passagers qui n'auraient aucun intérêt dans la cargaison.

ARTICLE 436.

Le passager admis est tenu d'observer toutes les dispositions du capitaine relatives au bon ordre du navire.

ARTICLE 437.

Le prix de passage sera établi par contrat ou par un billet de passage, qui peut être au porteur ou au nom du voyageur.

Si le passage s'est effectué sans qu'il y ait eu convention par écrit sur le prix, il y aura lieu d'en fixer un par analogie, qui le sera, à défaut d'accord entre les parties, par le tribunal après un avis d'experts.

ARTICLE 438.

Si dans le contrat ou billet de passage le nom du voyageur est énoncé, celui-ci ne peut céder son droit à un autre sans le consentement du capitaine.

ARTICLE 439.

Si avant ou après le commencement du voyage, le passager ne se rend pas, ou sorti ne revient pas à bord au temps fixé pour le départ du navire, le capitaine pourra partir sans être tenu de l'attendre, et le passager sera obligé de payer le prix entier du passage.

ARTICLE 440.

Si avant le commencement du voyage le passager déclare vouloir rompre son contrat de passage, ou que n'ayant fait aucune déclaration pareille il est établi qu'il avait été empêché de se rendre à bord par sa mort ou par une maladie ou quelque autre accident concernant sa personne, il ne devra payer que la moitié du passage.

Si une telle déclaration n'est faite ou qu'un des accidents signalés n'arrive qu'après le commencement du voyage, il devra payer le prix entier du passage.

ARTICLE 444.

Le contrat de passage est résilié pour le tout, si le navire se perd par fortune de mer.

ARTICLE 442.

Le passager est autorisé à résilier le contrat, si une guerre éclatant, le navire, exposé au risque d'être capturé, ne peut plus être considéré comme libre, ou si le voyage est rompu ou suspendu, soit avant, soit après son commencement, par force majeure ou par une autre cause indépendante du capitaine ou de la compagnie dont il relève.

Le fréteur ou capitaine ou la compagnie dont il relève est également autorisé à résilier le contrat, si dans un des cas sus-énoncés il interrompt le voyage, ou si, le navire affecté principalement au transport de marchandises, le voyage doit être abandonné parceque, sans sa faute, les marchandises ne peuvent être transportées.

ARTICLE 443.

Dans les cas des deux articles précédents, le contrat résilié, aucune des deux parties ne sera tenu d'indemnité envers l'autre.

Néanmoins, si la résiliation a lieu après le commencement du voyage, le passager devra payer le prix du passage proportionnellement à la distance parcourue, lequel sera calculé et fixé de la manière prescrite dans la note de l'article 138.

ARTICLE 444.

Si le navire a besoin d'être réparé pendant le voyage, le passager doit payer le prix intégral du passage, quand même il ne voudrait pas attendre la fin de la réparation. — Mais s'il attend la réparation, le fréteur est tenu de lui fournir un logis gratis jusqu'au recommencement du voyage et de remplir tous les engagements qu'il a envers lui, conformément au contrat ou billet de passage, concernant la nourriture.

Toutefois si le fréteur offre de faire transporter le voyageur par un autre navire de qualité égale et sans préjudice des autres droits conven-

tionnels du passager jusqu' au port de sa destination, et que le passager refuse d'accepter cette offre, celui-ci ne peut plus prétendre au logis et à la nourriture jusqu'au recommencement du voyage.

ARTICLE 445.

Quand il n'y a pas convention pour la nourriture du passager, celui-ci est tenu de pourvoir lui même à son entretien. Néanmoins si par quelque accident imprévu ou par la prolongation de la traversée il vient à manquer de vivres, le capitaine sera tenu de lui en fournir le nécessaire à un prix raisonnable, de même que le passager est tenu quand il en aura de trop d'en fournir au navire conformément à l'Art. 64.

ARTICLE 446.

Sauf convention contraire le passager n'est tenu de rien payer pour le transport des effets de voyage qu'il est autorisé par le contrat de passage à porter à bord.

ARTICLE 447.

Le passager est censé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

En conséquence le passager qui a confié ses effets à la garde du capitaine et pour lesquels celui-ci est tenu de lui délivrer un reçu, jouit en ce qui les concerne des mêmes droits et est tenu aux mêmes obligations que les affréteurs. — Mais s'il ne les a point remis au capitaine ou à quelqu'un chargé de les recevoir pour lui, et qu'il les ait tenus en sa propre garde, dans ce cas il n'a droit à aucune indemnité de la part du capitaine pour la perte ou le dommage arrivé aux dits effets, à moins que cette perte ou dommage n'ait eu lieu par le fait ou la faute du capitaine ou de l'équipage.

ARTICLE 448.

En cas de décès d'un passager pendant le voyage, le capitaine est tenu de prendre les mesures nécessaires, suivant les circonstances, pour

la sauvegarde de ses effets se trouvant à bord, et leur remise à ses héritiers.

ARTICLE 449.

Le capitaine aura un droit de retention par privilège sur les effets apportés à bord par le passager pour le paiement de ce qui lui est dû du prix de transport et de nourriture, mais il n'aura ce droit que pendant le temps où les dits effets sont retenus ou déposés.

ARTICLE 450.

Le capitaine n'est pas tenu ni même autorisé à entrer dans un port ou à s'arrêter pendant le voyage sur la demande ou dans l'intérêt particulier d'un passager.

Cependant s'il s'agit d'un passager atteint d'une maladie contagieuse, on doit le déposer, même malgré lui, sur le premier sol habité où le capitaine pourra aborder.

TITRE DIXIEME

DES CONTRATS A LA GROSSE.

ARTICLE 451.

Le contrat à la grosse est celui par lequel on prête sur le navire ou la cargaison ou sur tous les deux à la fois, à la condition que cette somme sera perdue pour le prêteur, si les dits objets affectés à la créance périssent par cas fortuit de mer, et qu'elle lui sera rendue avec le profit maritime, c'est-à-dire avec les intérêts convenus au taux même plus élevé que celui fixé par la loi, s'ils arrivent à bon port.

ARTICLE 452.

Le contrat à la grosse est fait par acte authentique, ou sous signature privée. — Il énonce: — 1o. Le capital prêté et la somme cou-

venue pour le profit maritime; — 2o. Les objets sur lesquels le prêt est affecté; — 3o. Le nom du navire et les noms et prénoms du propriétaire et du capitaine, du prêteur et de l'emprunteur; — 4o. Si le prêt a lieu pour un voyage ou pour un certain temps, pour quel voyage; et pour quel temps; — 5o. L'époque du remboursement. — 6o. Enfin le jour et le lieu où le prêt a lieu.

ARTICLE 453.

Le contrat authentique sera passé, si c'est en Turquie, devant le tribunal de commerce ou la chancellerie commerciale, et à défaut devant le Conseil municipal du lieu; et dans les pays étrangers, devant le consulat Ottoman, et à défaut, devant l'autorité compétente du lieu suivant les formalités d'usage.

ARTICLE 454.

Si le contrat est fait sous signature privée, le prêteur à la grosse est tenu de le faire légaliser et enregistrer, dans les dix jours de sa date, devant une des autorités indiquées en l'article précédent, suivant les lieux et les cas.

ARTICLE 455.

Si les dispositions des deux articles précédents n'ont pas été observées, le contrat, perdant sa qualité de prêt à la grosse, se convertit en un simple prêt, et dans ce cas le prêteur perd son privilège sur les objets affectés, et l'emprunteur est personnellement obligé au paiement du principal et des intérêts légaux.

ARTICLE 456.

L'acte de prêt à la grosse peut être rédigé à ordre, et dans ce cas il est négocié par la voie de l'endossement, dans la même forme que la lettre de change. — En cas d'endossement le cessionnaire remplace l'endosseur tant pour le profit que pour les pertes, et sans que l'endosseur soit tenu à d'autre garantie qu'à celle du paiement du capital prêté et

non du profit maritime; à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

ARTICLE 457.

Les emprunts à la grosse peuvent être affectés; — sur le corps et quille du navire, — sur les agrès et apparaux, — sur l'armement et les victuailles, — sur la chargement, — sur le totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

ARTICLE 458.

Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, et le capital remboursé avec les intérêts légaux, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

ARTICLE 459.

S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue; — Le surplus de la somme empruntée est remboursée avec les intérêts légaux.

ARTICLE 460.

Tous emprunts sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. — Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital sans aucun intérêt.

ARTICLE 461.

Est également et sous la même peine prohibé, tout prêt à la grosse fait aux matelots ou gens de mer, sur leurs loyers ou voyages.

ARTICLE 462.

Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret acquis, sont affectés par privilège au capital et intérêts de

l'argent donné à la grosse sur le navire. — Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement. — Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilège n'a lieu que sur l'objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

ARTICLE 463.

Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire ou de leurs fondés de pouvoir, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, et le contrat fait hors le lieu de leur demeure sans l'observation des formalités prescrites dans l'article 49, ne donnent action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

ARTICLE 464.

Les parts et portions des propriétaires qui, dans le cas de l'article 48, n'auraient pas fourni, dans les vingt-quatre heures de la sommation à eux faite, leur contingent pour mettre le bâtiment en état de partir, sont affectés aux sommes empruntées pour radoub et victuailles même dans le lieu de leur demeure.

ARTICLE 465.

Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. — Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. — Les emprunts contractés dans le même voyage, dans le même port de relâche forcée pendant le même séjour viennent en concurrence.

ARTICLE 466.

Le prêteur à la grosse sur les marchandises chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

ARTICLE 467.

La somme prêtée ne peut être réclamée si les objets sur lesquels le prêt à la grosse a été fait sont entièrement perdus ou pris et déclarés de bonne prise, et que la perte ou la prise soit arrivée par cas fortuit ou force majeure dans le temps et dans le lieu des risques pour lequel l'emprunt a été fait. — Si une partie des objets affectés est sauvée, le prêteur conserve ses droits sur les effets sauvés.

ARTICLE 468.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur ou par la faute du capitaine ou de l'équipage, ne sont point à la charge du prêteur.

ARTICLE 469.

En cas de naufrage, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

ARTICLE 470.

Si le temps des risques maritimes n'est point déterminé par le contrat à la grosse, il court à l'égard du navire, des agrès, appareils, armement et victuailles, du moment où le navire a fait voile, jusqu'au moment où le navire est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination. — A l'égard des marchandises, il court du moment où ces marchandises ont été chargées à bord du navire ou des gabares de-

stinées à les y transporter, ou du jour du contrat, si l'emprunt sur des marchandises chargées a été fait pendant le voyage, jusqu'au moment où elles sont ou auraient dû être déchargées à terre au lieu de leur destination.

ARTICLE 171.

Si le voyage pour lequel le contrat à la grosse a eu lieu n'est pas réalisé, le prêteur a le droit de répéter par privilège le capital et les intérêts légaux sans prime; mais si le danger a déjà commencé à courir pour son compte selon l'article précédent, en ce cas il a droit à la prime.

ARTICLE 172.

Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée.

ARTICLE 173.

Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes, malgré toute convention contraire. — Ils contribuent aussi aux avaries simples, s'il n'y a convention contraire. — La dite contribution a lieu sur le capital prêté et la prime convenue.

ARTICLE 174.

S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, proportionnellement de leur intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis à l'article 5.

TITRE ONZIEME
DES ASSURANCES.

SECTION PREMIERE

DE LA FORME ET DE L'OBJET DU CONTRAT D'ASSURANCE.

ARTICLE 475.

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur garantit à l'assuré, moyennant une prime convenue, le paiement intégral jusqu'à une somme fixée, des pertes et dommages qu'il pourrait essuyer par fortune de mer sur des choses exposées aux dangers de la navigation.

ARTICLE 476.

Le contrat ou police d'assurance est fait par acte authentique ou sous signature privée. — Il est rédigé sans blanc et énonce: — 1o. L'année, le mois, le jour et l'heure où il est souscrit; — 2o. Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, avec désignation de sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire; — 3o. La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer; ainsi que la somme pour laquelle on assure; — 4o. Les risques que l'assureur prend pour son compte; — 5o. Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir pour l'assureur; — 6o. La prime ou le coût de l'assurance; — 7o. Le nom du capitaine ainsi que le nom et la désignation du navire; — 8o. Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées; — 9o. Le port d'où le navire a dû ou doit partir; — 10o. Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ainsi que ceux dans lesquels il doit entrer; — 11o. La soumission des parties à des arbitres, en cas de contesta-

tion, si elle a été convenue; — 120. Et en général toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

ARTICLE 177.

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

ARTICLE 178.

L'assurance peut avoir pour objet: — 10. Le corps et quille du navire, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné; — 20. Les agrès et apparaux; — 30. Les armements; — 40. Les victuailles; — 50. Les sommes prêtées à la grosse; — 60. Les marchandises du chargement, et 70. toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

ARTICLE 179.

L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie des dits objets, conjointement ou séparément; — Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du navire; — Elle peut être faite pour aller et le retour ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité; — Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables. — Et en général pour tous les risques de la navigation par mer ou par eau.

ARTICLE 180.

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, et en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

ARTICLE 181.

Si l'assuré ignore sur quel navire sont chargées les marchandises qu'il attend de l'étranger, il sera dispensé de désigner le capitaine et le navire, pourvu

que l'ignorance de l'assuré sur ce point soit déclarée dans la police, ainsi que la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre qu'il a reçu. Dans ce cas l'assurance ne peut avoir lieu que pour un temps déterminé.

ARTICLE 482.

Si l'assuré ignore la nature et la valeur des marchandises qui lui sont envoyées ou consignées, il peut les faire assurer sans autre désignation que sous la dénomination générale de marchandises. — Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consigné, s'il n'y a convention contraire, dans la police d'assurance. — Cette assurance ne comprend pas l'or et l'argent monnayé, les lingots de même matière, les diamants, perles, bijouteries et les munitions de guerre.

ARTICLE 483.

Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de Turquie, suivant le cours à l'époque et au lieu de la signature de la police.

ARTICLE 484.

Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat d'assurance, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant, au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu' à bord.

ARTICLE 485.

Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

ARTICLE 486.

Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les

risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 470 pour les contrats à la grosse.

ARTICLE 487.

L'assuré ne peut, à peine de nullité, faire assurer une seconde fois pour le même temps et les mêmes risques, les objets dont l'entière valeur aurait été déjà assurée; mais l'assureur peut en tout temps faire réassurer par d'autres les objets qu'il a assurés. — L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. — La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

ARTICLE 488.

La prime stipulée en temps de paix ne peut être augmentée si la guerre survient; et réciproquement la prime ne peut être diminuée parceque la paix est conclue, sauf convention contraire des parties. — Si l'augmentation ou la diminution de la prime convenue n'a pas été déterminée par le contrat d'assurance, elle sera réglée par les tribunaux de commerce ou par les arbitres, en égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de la police d'assurance.

ARTICLE 489.

En cas de perte des marchandises assurées et chargées par le capitaine pour son compte ou pour celui du navire qu'il commande, il est tenu de prouver à l'assureur l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

ARTICLE 490.

Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en Turquie, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du Consul Ottoman, et à défaut, entre les mains d'un sujet Ottoman, notable négociant ou du magistrat du lieu.

ARTICLE 491.

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution pour l'exécution des obligations de l'assureur, ou la résiliation du contrat. — L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré, si la prime ne lui a pas encore été payée.

ARTICLE 492.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet: — Le fret des marchandises existant à bord du navire; — Le profit espéré des marchandises; — Les loyers des gens de mer; — Les sommes empruntées à la grosse; — Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

ARTICLE 493.

Rend le contrat nul pour l'assureur, toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissance, qui diminuerait l'opinion du risque, ou en changerait le sujet, et qui serait de nature à empêcher le contrat ou en modifier les conditions, si l'assureur eût été averti du véritable état de choses. — L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence, n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

SECTION SECONDE

DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.

ARTICLE 494.

Si le voyage est rompu même par le fait de l'assuré, avant que les risques de l'assureur aient commencé conformément à l'Article 170, l'assurance est annulée et la prime, si elle a été déjà payée, est restituée.

par l'assureur, sauf à celui-ci de recevoir, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée ou la moitié de la prime si elle ne s'élève pas en entier à un pour cent.

ARTICLE 495.

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de navire, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer, sauf convention contraire des parties.

ARTICLE 496.

Tout changement volontaire de route, de voyage ou de navire, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

ARTICLE 497.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

ARTICLE 498.

L'assureur n'est point tenu de la baraterie et autres prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, s'il n'y a convention contraire. — Si l'objet assuré est le navire, et que le capitaine en est le propriétaire en tout ou en partie, la dite convention sera nulle jusqu'à concurrence de sa part dans le navire.

ARTICLE 499.

L'assureur n'est point tenu de pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises, sauf le cas de force majeure.

ARTICLE 200.

Il sera fait désignation dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature à détérioration particulière, ou diminutions, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage, sinon, les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

ARTICLE 201.

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si, le navire étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue s'il n'y a stipulation contraire.

ARTICLE 202.

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé contre lui qu'il y a dol ou fraude de sa part.

ARTICLE 203.

S'il n'y a ni dol, ni fraude, dans l'assurance de la part de l'assuré, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite par des experts ou convenue entre les parties. — En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. — Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité prescrite dans l'article 194.

ARTICLE 204.

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le

même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. — Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés, et ne reçoivent qu'une indemnité conformément à l'article 194. — Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.

ARTICLE 205.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, et qu'une partie seulement des ces effets viendrait à se perdre, la perte sera payée par tous les assureurs à proportion de leur intérêt.

ARTICLE 206.

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs navires désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul navire ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le navire ou sur les navires qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les navires désignés; et il recevra néanmoins pour les sommes dont les assurances se trouvent annulées l'indemnité prescrite dans l'article 194.

ARTICLE 207.

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord du navire, ou sur les gabares destinées à les y transporter ou à les débarquer, sauf convention contraire.

ARTICLE 208.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

ARTICLE 209.

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le navire en un lieu plus éloigné, que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. — L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

ARTICLE 240.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, est nulle, s'il est prouvé que l'assuré a été informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés, ou s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, ils ont pu être informés de ces faits.

ARTICLE 241.

La présomption existe, si, d'après la distance des lieux et les voies de communication, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du navire, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

ARTICLE 242.

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise. — Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

ARTICLE 243.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. — En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. — Celui d'eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

SECTION TROISIEME

DU DELAISSEMENT DES OBJETS ASSURES.

ARTICLE 244.

Le délaissement des objets assurés peut être fait: — En cas de naufrage; — D'échouement avec bris; — D'innavigabilité par fortune de mer; — En cas de prise par l'ennemi ou par des pirates, ou d'arrêt par une puissance étrangère; — En cas d'arrêt par le Gouvernement Ottoman après le commencement du voyage; — En cas de perte ou détérioration des objets assurés, si la perte ou détérioration s'élève au moins aux trois quarts de leur valeur assurée.

Toutefois le délaissement ne peut jamais être fait tant pour le navire que pour les marchandises, avant les risques commencés conformément à l'article 170.

ARTICLE 245.

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent, entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

ARTICLE 246.

Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel. — Il ne s'étend qu'aux effets et à la quantité d'effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ARTICLE 247.

Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, d'une ou de deux années suivant les lieux ci-dessous désignés: savoir dans le terme de six mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Mer Noire ou la Méditerranée, ou bien, en cas

de prise, la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci dessus mentionnées. — Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle de la perte arrivée, ou de la prise conduite du navire, aux îles Açores, Canaries, Madère, et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique. — Dans le délai de deux ans après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde. — Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

ARTICLE 248.

Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. — La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

ARTICLE 249.

L'assuré peut encore faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement des indemnités convenues sans être tenu de prouver la perte du navire ou de son chargement, si depuis le jour du départ du navire, ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, il s'est écoulé les délais suivants, sans qu'on n'en ait reçu aucune nouvelle: — Six mois pour les voyages ordinaires faits de la Turquie vers les ports ou côtes de l'Europe, ou vers ceux d'Asie et d'Afrique, et réciproquement dans la Mer Noire ou la Méditerranée. — Un an pour les voyages de long cours faits de la Turquie, vers les îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique et vice-versâ. — Dix-huits mois pour les voyages encore de long cours faits de la Turquie vers les autres parties lointaines du monde et réciproquement. — En cas de voyage entre des ports situés tous les deux hors de l'Empire, le délai sera réglé d'après la distance des ports qui se rapprochera davantage des dispositions ci-dessus. — Dans tous ces cas, pour que l'assuré puisse agir en délaissement, il suffit qu'il dé-

clare sous serment n'avoir reçu aucune nouvelle directe ou indirecte du navire assuré ou de celui à bord duquel les marchandises assurées sont chargées, sauf la preuve contraire; mais il n'aura après l'expiration des délais susmentionnés, pour actionner l'assureur que les délais prescrits en l'article 217.

ARTICLE 220.

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis en l'article précédent pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance. — S'il est prouvé cependant par la suite que la perte a eu lieu hors le temps de l'assurance, le délaissement cesse d'avoir son effet, et l'indemnité payée devra être restituée avec les intérêts légaux.

ARTICLE 221.

Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font à l'Amérique du nord et du sud ou aux îles et pays environnants, et à toutes les côtes, îles et pays situés sur l'Afrique, l'Asie, l'Europe et l'Océan au delà du détroit de Gibraltar.

ARTICLE 222.

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 218, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat; ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

ARTICLE 223.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier la dite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

ARTICLE 224.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

ARTICLE 225.

En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés. — Sur son affirmation assermentée, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

ARTICLE 226.

Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer le montant de l'assurance et des frais trois mois après la signification du délaissement. — Après ce délai il doit l'intérêt légal. — Les effets délaissés sont affectés au paiement.

ARTICLE 227.

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

ARTICLE 228.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. — L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. — L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

ARTICLE 229.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés

appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement. — L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire ou des marchandises après le délaissement se dispenser de payer la somme assurée.

ARTICLE 230.

Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leurs loyers, et des frais et dépenses pendant le voyage.

ARTICLE 231.

En cas de prise ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers de l'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique; — Qu'après le délai d'un an, si la prise ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Ces délais ne courent que du jour de la signification de la prise ou de l'arrêt. — Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

ARTICLE 232.

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés. — Pourront de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

ARTICLE 233.

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le na-

vire ayant touché ou échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination; à moins que les frais de la réparation n'excèdent les trois quarts de la valeur pour laquelle il a été assuré. — Dans le cas de réparation, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ARTICLE 234.

Si le navire a été par des experts déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ARTICLE 235.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

ARTICLE 236.

Dans le cas prévu par l'article précédent, l'assureur court également les risques des marchandises chargées sur un autre navire, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

ARTICLE 237.

Dans le même cas, l'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

ARTICLE 238.

Si dans les délais prescrits par l'article 234, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement dans les temps déterminés par l'article 217 à partir du jour où le délai pour faire recharger les marchandises est expiré.

ARTICLE 239.

En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre. — L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

ARTICLE 240.

Dans ce cas, l'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer; il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. — S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au payement du rachat dans les termes de la convention, et pour la part proportionnelle qui revient aux objets par lui assurés, et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. — S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au payement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. — Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

TITRE DOUZIEME

DES AVARIES.

SECTION PREMIERE

DE LA DEFINITION, DE LA CLASSIFICATION ET DU REGLEMENT

DES AVARIES.

ARTICLE 241.

Sont réputées avaries tous dommages qui arrivent au navire et aux marchandises et toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire

et les marchandises, conjointement ou séparément pendant le temps où les risques commencent et finissent conformément à l'art. 170.

ARTICLE 242.

Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

ARTICLE 243.

A défaut de conventions spéciales entre les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ARTICLE 244.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, même celles jetées à la mer, et par la moitié du navire et du fret, proportionnellement à leur valeur respective. — Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasioné la dépense.

ARTICLE 245.

Sont avaries communes, — 1o. Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises; — 2o. Les objets jetés à la mer pour le salut commun, ou pour l'utilité du navire et du chargement conjointement; — 3o. Les câbles, mâts, voiles et autres appareils que l'on a coupés ou rompus dans le même but; — 4o. Les ancres, cordages, marchandises et autres effets abandonnés pour le même motif; — 5o. Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire; — 6o. Les dommages faits expressément au navire pour faciliter le jet, l'allègement ou le sauvetage des marchandises ou l'écoulement de l'eau, ainsi que les dommages arrivés à cette occasion au chargement; — 7o. Les traitements, pansements, nourriture et dédommagement des personnes qui se trouvaient à bord et qui ont été blessées ou mutilées en défendant le navire; — 8o. L'indemnité ou la rançon de ceux qui

sont envoyés à terre ou en mer pour le service du navire et de la cargaison, et qui sont pris ou faits captifs ou esclaves; — 90. Les gages et nourriture des gens de l'équipage pendant la détention quand le navire est arrêté après le voyage commencé par ordre d'une puissance étrangère, ou à cause d'une guerre survenue, aussi longtemps que le navire et la cargaison ne sont pas libérés de leurs obligations réciproques, et qu'il n'est dû aucun fret si le navire est affrété au mois; — 100. Les droits de pilotage et autres frais d'entrée et de sortie dans un port de relâche forcée, faite, soit pour réparations de dommages soufferts volontairement pour le salut commun, soit pour échapper à un danger imminent provenant d'une tempête ou de la poursuite de l'ennemi, ainsi que les frais de déchargement pour alléger le navire et entrer dans un port, havre, ou rivière dans le même cas; — 110. Les frais de mise à terre, magasinage et rembarquement des marchandises, nécessités pour réparation d'un dommage causé volontairement pour le salut commun; — 120. Les frais faits pour la demande en restitution du navire et des marchandises quand ils ont été arrêtés ou amenés, et qu'ils sont réclamés simultanément par le capitaine; — 130. Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué à dessein pour éviter la perte totale ou la prise, ainsi que les dommages arrivés au navire et à la cargaison conjointement ou séparément dans le même cas; — 140. Et en général les dommages causés volontairement, dans le cas de danger, et soufferts comme suite immédiate de ce danger, ainsi que les dépenses faites en pareille circonstance d'après délibération motivée pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison pendant la durée des risques.

ARTICLE 246.

Sont avaries particulières: — 10. Les dommages arrivés aux marchandises et au navire par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement fortuit; — 20. Les frais faits pour les sauver; — 30. La perte et le dommage des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, canots, causée par tempête ou autre accident de mer; — 40. Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées, soit par le besoin d'a-

vitaillement, soit par voie d'eau ou tout autre dommage fortuit à réparer; — 5o. La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, si le navire est affrété au voyage; — 6o. La nourriture et le loyer des matelots pendant les réparations d'un dommage quelconque, et pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois; — 7o. Et en général tous dommages, perte et frais faits et soufferts pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

ARTICLE 247.

Les dommages arrivés aux marchandises faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

ARTICLE 248.

Les lamanages, touages, pilotages pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour un sortir; les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries; mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

ARTICLE 249.

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. — Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. — Si l'abordage a lieu par la faute des deux capitaines, ou s'il y a doute pour les causes qui l'ont produit, le dommage est réparé à frais commun par les navires qui l'ont fait et souffert, proportionnellement à leur valeur respective. — Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

ARTICLE 250.

Une demande pour avarie n'est point recevable par les assureurs, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

ARTICLE 251.

La clause franc d'avarie affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans le cas qui donnent ouverture au délaissement; et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.

SECTION SECONDE

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION DANS L'AVARIE GROSSE

OU COMMUNE.

ARTICLE 252.

Si par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou câbles, d'abandonner ses ancres, d'échouer ou de prendre toute autre mesure extraordinaire pour le salut commun, il prend l'avis des intéressés au chargement s'il s'en trouve dans le navire et des principaux de l'équipage. — S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

ARTICLE 253.

En cas de jet, le capitaine est tenu de jeter par préférence autant que cela est possible, les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix; et ensuite les marchandises du premier pont à son choix après avoir pris l'avis des principaux de l'équipage.

ARTICLE 254.

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit, aussitôt qu'il le pourra, la délibération prise à ce sujet. — Le procès-verbal rédigé à cet effet contient: — 1o. Les motifs qui ont déterminé le jet; — 2o. L'énonciation des objets jetés ou endommagés; — 3o. La signature de ceux qui ont été consultés ou les motifs de leur refus de signer; — La délibération est inscrite au journal de bord.

ARTICLE 255.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer sous serment la vérité des faits énoncés dans la délibération transcrite sur le dit journal devant l'autorité désignée dans l'article suivant.

ARTICLE 256.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire à la diligence du capitaine et par des experts. — Les experts sont nommés par le tribunal ou la chancellerie de commerce et à défaut par le conseil local, si c'est dans un port Ottoman; ils sont nommés par le consul Ottoman et à son défaut par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger. — Les experts prêtent serment avant d'opérer.

ARTICLE 257.

Les effets et les marchandises avariées ou jetées en mer, sont estimés suivant leur valeur au lieu du déchargement. — La nature et la qualité des marchandises jetées, sont constatées par la production des connaissements, des factures ou autres preuves par écrit.

ARTICLE 258.

Les experts nommés, en vertu de l'article précédent, pour l'estimation, font aussi la répartition des pertes et dommages. — La répartition

pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés en mer, abandonnés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

ARTICLE 259.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal de commerce et à défaut par le conseil local si c'est dans un port Ottoman. — Dans les ports étrangers la répartition est rendue exécutoire par le Consul Ottoman, ou, à son défaut par le tribunal compétent du lieu.

ARTICLE 260.

Si la nature ou la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées; elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues. — Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement si elles sont sauvées; — Elles sont payées sur le pied de leur valeur réelle, si elles sont jetées ou endommagées.

ARTICLE 261.

Les munitions de guerre et de bouche, destinées à la défense du navire et à la nourriture de l'équipage, les hardes des gens de l'équipage et les vêtements des passagers, ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

ARTICLE 262.

Les objets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ou qui ne se trouvent pas sur le manifeste ou la liste de la cargaison, ne sont point payés s'ils sont jetés, mais ils contribuent dans l'avarie s'ils sont sauvés.

ARTICLE 263.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés. — S'ils sont jetés, ou endommagés par le jet, le propriétaire, excepté dans le cas de petit cabotage, n'est point admis à former une demande en contribution, mais il peut exercer son recours contre le capitaine conformément à la disposition de l'Article 44.

ARTICLE 264.

Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire à l'occasion du jet, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

ARTICLE 265.

Si, nonobstant le jet des marchandises, le navire n'est pas sauvé, il n'y a lieu à aucune contribution. — Les marchandises ou autres objets sauvés ne sont tenus à aucun paiement ou contribution d'avarie des marchandises jetées ou endommagées.

ARTICLE 266.

Si le navire est sauvé par le jet des marchandises et que cependant il vienne à se perdre en continuant sa route, les effets sauvés contribuent seuls au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

ARTICLE 267.

Si le navire et la cargaison sont sauvés par des appareils coupés ou autres dommages faits au navire et que les marchandises périssent ou soient pillées ensuite, le capitaine ne peut exiger des propriétaires, chargeurs ou consignataires de ces marchandises de contribuer dans cette avarie.

ARTICLE 268.

Si les marchandises sont perdues par le fait ou la faute du propriétaire ou du consignataire, elles seront considérées comme n'ayant point été perdues et contribueront en conséquence à l'avarie commune.

ARTICLE 269.

Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées. — Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu, ou réduit à l'état d'innavigabilité.

ARTICLE 270.

Si, en vertu d'une délibération faite par les personnes désignées dans les articles 252 et 253, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

ARTICLE 271.

En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier. — Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

ARTICLE 272.

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution. — Ils peuvent en conséquence, pour sûreté de la contribution, qu'ils sont en droit de réclamer soit personnellement, soit par procuration pour le compte d'autres créanciers, retenir, en cas

de refus de paiement, et même faire vendre, par autorité de justice, des marchandises jusqu'à concurrence de leur portion dans la contribution.

ARTICLE 273.

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement. — Dans ce cas la somme rapportée est répartie entre le navire et les intéressés au chargement dans la même proportion que ceux qui ont contribué au dommage causé par le jet.

TITRE TREIZIEME

DES PRESCRIPTIONS.

ARTICLE 274.

Le capitaine ne peut jamais acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

ARTICLE 275.

L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'article 214.

ARTICLE 276.

Toute action dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.

ARTICLE 277.

Les actions pour fourniture de bois, voiles, ancres et autres choses nécessaires aux constructions, radoub, équipement et avitaillement du navire, et celles pour salaires d'ouvriers, et ouvrages faits au navire, sont prescrites trois ans après les fournitures faites et les ouvrages reçus.

ARTICLE 278.

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers du capitaine, des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, celles en paiement de ce que doivent les passagers, ainsi que les demandes en délivrance des marchandises, sont prescrites un an après l'arrivée du navire; — Les actions pour nourriture fournie aux matelots et autres gens de l'équipage par l'ordre du capitaine sont prescrites aussi un an après la livraison.

ARTICLE 279.

Nonobstant les prescriptions dont il est fait mention dans les quatre Articles précédents, ceux à qui elles sont opposées peuvent déférer le serment à celui qui les oppose.

ARTICLE 280.

Les prescriptions ne peuvent avoir lieu, s'il y a titre, obligation, ou arrêté de compte signé du débiteur, ou interpellation, protêt ou demande judiciaire dûment faite et signifiée à temps par le créancier.

Toutefois, si, après l'interpellation judiciaire, le créancier a laissé écouler trois ans sans poursuite, dans ce cas sur la demande du débiteur l'instance considérée comme non avenue serait périmée, et la prescription aurait lieu si le temps exigé à cet effet s'était déjà écoulé.

TITRE QUATORZIÈME

FINS DE NON RECEVOIR.

ARTICLE 281.

Sont non recevables: — Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise chargée, si elle a

été reçue sans protestation; — Toutes actions contre l'affrèteur pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté; — Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

ARTICLE 282.

Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les quarante huit heures, et si, dans trente et un jours de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

FIN.

ARTICLE 283.

Les prescriptions ne peuvent avoir lieu, s'il y a titre obligatoire, ou s'il y a un acte de compte signé du débiteur ou l'obligation, portée ou demandée judiciairement, et signifiée à temps par le créancier. Toutefois, si, après l'interpellation judiciaire, le créancier a laissé écouler trois ans sans poursuivre, dans ce cas sur la demande du débiteur, l'instance considérée comme non venue serait périmée, et la prescription aurait lieu dès lors que cet effet eût été accompli.

ARTICLE 284.

TITRE QUATRIÈME

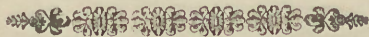
DES NON RECEVOIRS.

IMPRIMERIE DU JOURNAL GREC «L'ETOILE D'ORIENT»,

RUE BALAT,

ATHÈNES 201.

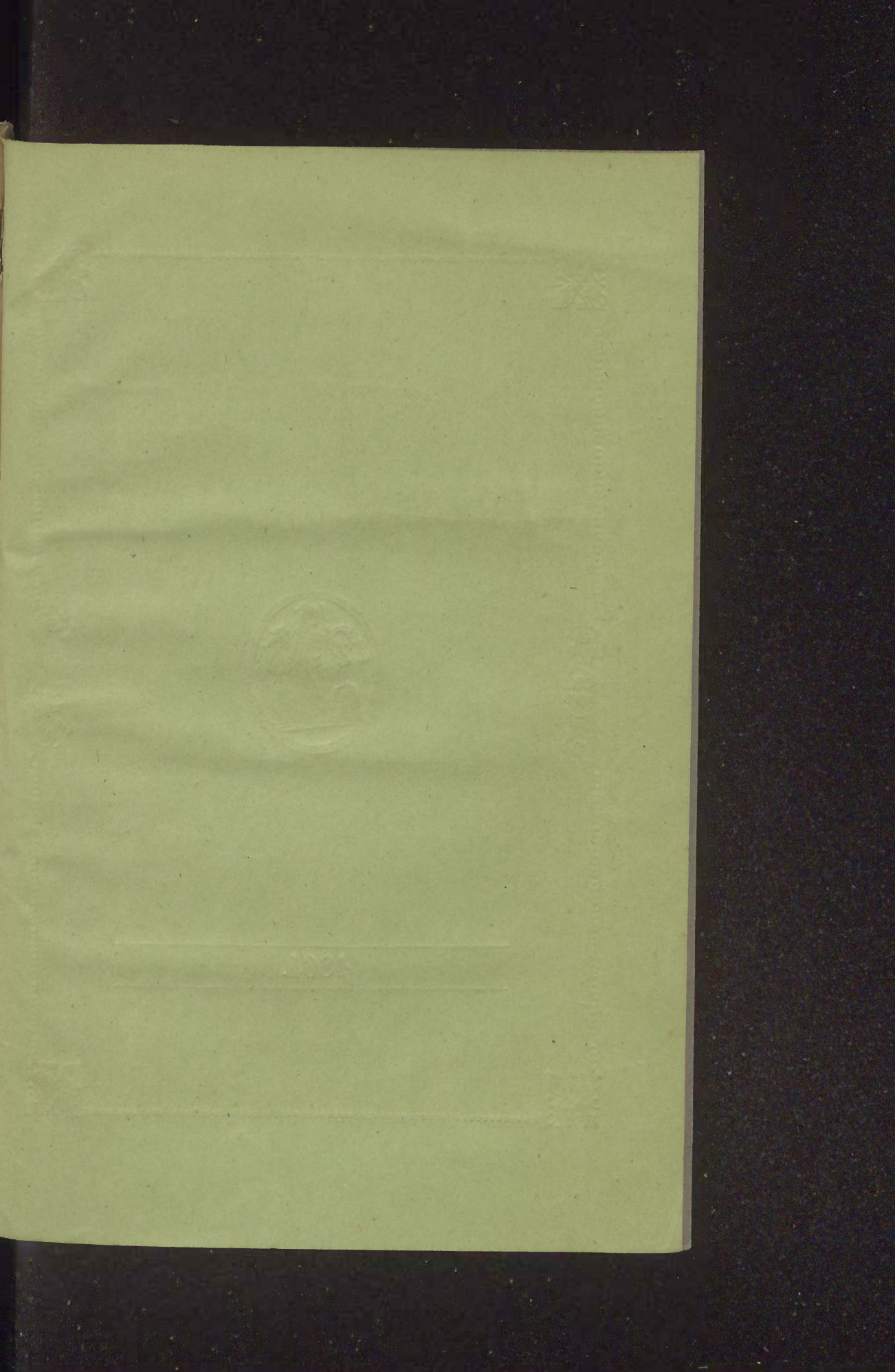
TABLE DES MATIERES.



	Pag.
TITRE PREMIER, Des navires et autres Batiments	1
TITRE SECOND, De la saisie et vente des navires	5
TITRE TROISIEME, Des Propriétaires de navires	10
TITRE QUATRIEME, Du capitaine	12
TITRE CINQUIEME, De l'engagement et des loyers des officiers et gens de l'équipage	20
TITRE SIXIEME, Des chartes- parties, affrètements et Nolisements	27
TITRE SEPTIEME, Du connaissance	29
TITRE HUITIEME, Du Fret ou Nolis	30
TITRE NEUVIEME, Des Passagers	38
TITRE DIXIEME, Des contrats à la grosse	42
TITRE ONZIEME, Des Assurances	48
TITRE DOUZIEME, Des avaries	63
TITRE TREIZIEME, Des Prescriptions	72
TITRE QUATORZIEME, Fins de Non-recevoir	73

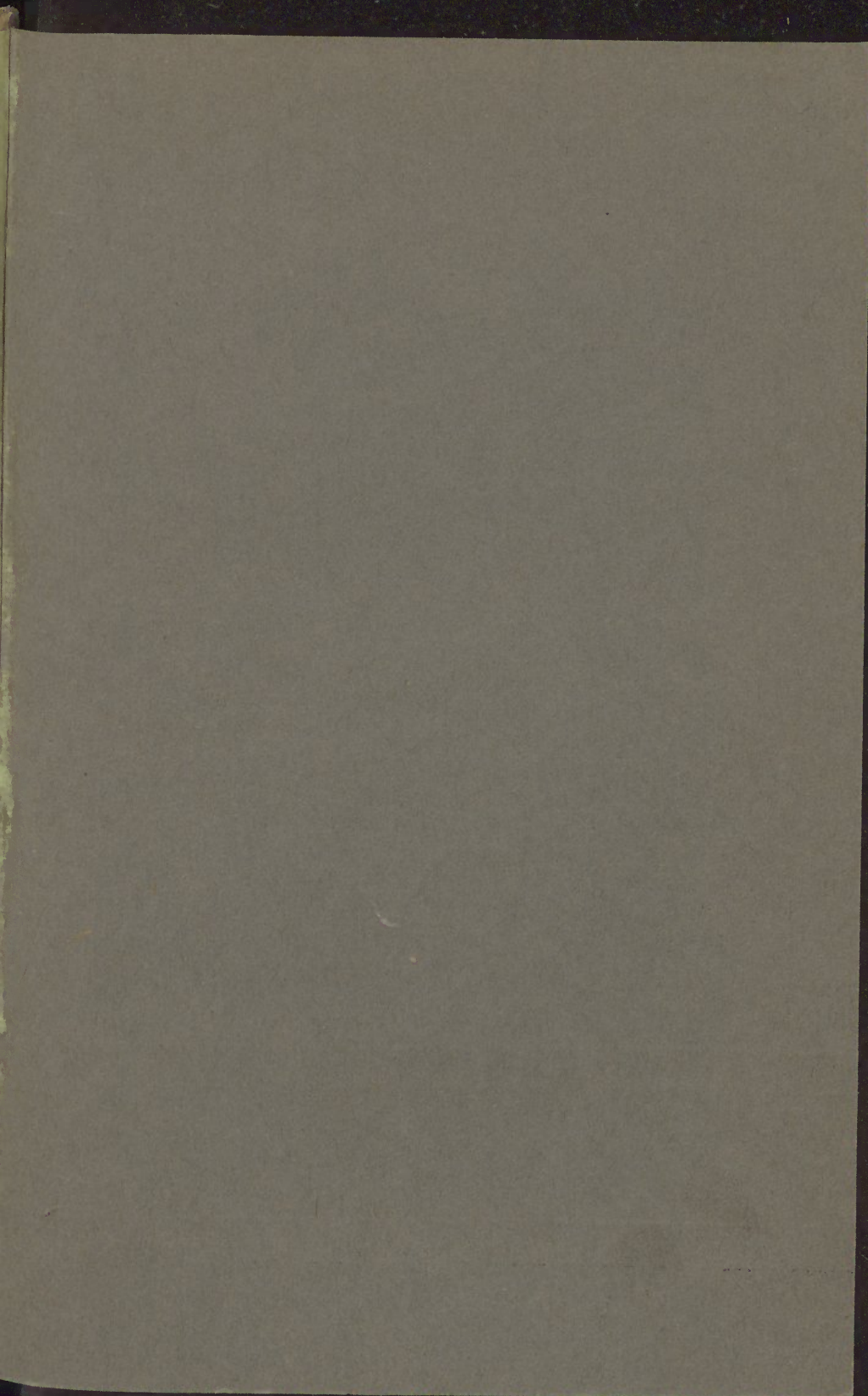
TABIE DES MATIERES

1	TITRE PREMIER. Des navires et autres Bâtimens
8	TITRE SECOND. De la saisie et vente des navires
10	TITRE TROISIEME. Des Propriétaires de navires
12	TITRE QUATRIEME. Du capitaine
20	TITRE CINQUIEME. De l'engagement et des loyers des officiers et gens de l'équipage
21	TITRE SIXIEME. Des chartes-parties, affrètemens et Nolissemens
29	TITRE SEPTIEME. Du commandement
30	TITRE HUITIEME. Du Port ou Nolis
38	TITRE NEUVIEME. Des Passagers
42	TITRE DIXIEME. Des contrats à la grosse
48	TITRE ONZIEME. Des Assurances
63	TITRE DOUZIEME. Des avaries
72	TITRE TREIZIEME. Des Prescriptions
73	TITRE QUATORZIEME. Fins de Non-recours





1864.





206\$07950926