

LIVRE DEUXIEME
Du commerce maritime*
TITRE PREMIER
Des navires et autres bâtiments

Art 187

Article 230.- Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles. Néanmoins, ils sont affectés, même hypothécairement, aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

Art 188

Article 231.- Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées:

- 1°) Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix;
- 2°) Le montant des amendes encourues par le navire pour infractions aux lois douanières et de police maritime et violation des règles de quarantaine;
- 3°) Les droits de remorquage, tonnage, cale, amarrage, bassin et avant bassin de radoub;
- 4°) Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente;
- 5°) Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et appareils;
- 6°) Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et appareils;
- 7°) Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage;
- 8°) Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet;
- 9°) Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire, si le navire n'a point encore fait le voyage, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement du navire, s'il a déjà navigué;
- 10°) Les sommes prêtées à la grosse ou hypothécairement sur les corps, quille, agrès, appareils, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;
- 11°) Le montant des primes d'assurances faites sur les corps, quille, agrès, appareils et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage;
- 12°) Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage;
- 13°) Les créanciers ayant, d'après les articles 1868 et 1869 du Code civil, des privilèges généraux et spéciaux sur les meubles.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc la gourde, en cas d'insuffisance du prix.

Les créanciers hypothécaires sur le navire viennent dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés.

* A l'exception de l'art. 433 fr. correspondant à notre art. 474, les dispositions des titres et sections du Livre Deuxième ont été abrogées et remplacées.

Le reliquat du produit de la vente du navire, s'il en existe, sera déposé à la Banque Nationale de la République d'Haïti,* au compte des propriétaires dudit navire.

Nouveau

Article 232.- L'armateur qui, ayant été condamné par défaut, pour violation des lois et règlements des douanes ou de police maritime ou sanitaire, prend la voie de l'opposition, peut néanmoins se pourvoir devant le doyen du tribunal civil du lieu de son départ ou devant le juge de paix pour obtenir la libre sortie, en payant au Trésor public le montant de la condamnation et de tous les frais.

Nouveau

Article 232 bis.- Le privilège accordé aux dettes énoncées dans l'article 231, ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées de la manière suivante:

- 1°) Les frais de justice seront constatés par les états de frais dûment arrêtés par les tribunaux compétents;
- 2°) Les amendes encourues, par le bordereau émis par les autorités compétentes en matière de douane, de police maritime ou sanitaire;
- 3°) Les droits de tonnage et autres, par les quittances des agents du Service des douanes ou de la Banque Nationale de la République d'Haïti;
- 4°) Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment par les états arrêtés par le doyen du tribunal civil ou le juge par lui désigné à cet effet ou par le juge de paix, dans les lieux où il n'y pas de tribunal civil;
- 5°) Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés par les services compétents du Service des Ports du lieu*;
- 6°) Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par les états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés du capitaine et des principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts, le tout dûment certifié par un officier du Service des Ports, qui y apposera son visa;
- 7°) La vente du navire, par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, seront constatées par des mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au bureau du Service des Ports, avant le départ du navire ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ;
- 8°) Les primes d'assurance seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances;
- 9°) Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements qui auront été rendus.

Art 190 mod

Article 234.- Les privilèges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations, par la vente, sur saisie, faite dans les formes établies par le Titre II du Livre II du présent Code de commerce, ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage de mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

Art 191

Article 235.- Un navire est censé avoir fait un voyage en mer: lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et vingt jours après le départ; lorsque, sans être

* Il s'agit aujourd'hui de la Banque Nationale de Crédit

** Cette institution porte actuellement le nom de «Marine Haïtienne».

arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de quarante 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.

Art 192

Article 236.- La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, acte public ou sous signature privée; l'acte constatant cette vente sera enregistré comme le prescrit la loi sur l'enregistrement et la transcription obligatoire, et sera également enregistré, à fins d'information, au bureau du Service des Ports au lieu où ladite vente a été effectuée.

La vente peut être faite pour le navire entier ou seulement pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou même en voyage.

Art 193

Article 237.- 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 d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

TITRE II

De la saisie et vente des navires

Art 194

Article 238.- Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, et le privilège des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

Art 195

Article 239.- Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

Art 196

Article 240.- Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur les navires, conformément aux dispositions de l'article 188*.

Art 197

Article 241.- L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie:

Les noms, 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 dans le lieu où siège le tribunal 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 bâtiment;

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions;

Il établit un gardien.

Art 198

Article 242.- Si le propriétaire du navire saisi demeure dans le ressort du tribunal, le saisissant doit lui notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal pour voir procéder à la vente des choses saisies.

* L'art 188 est devenu 231.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou en son domicile, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de cinq lieues de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors d'Haïti, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par l'article 79 du Code de procédure civile.*

Art 199

Article 243.- Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets mis en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, devant le local de la Chambre de Commerce, si la saisie est faite à Port-au-Prince et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

Un avis sera inséré dans l'un des journaux qui se publient dans le lieu où siège le tribunal civil devant lequel la saisie se poursuit, et s'il n'y en a pas, dans deux au moins des journaux que se publient à Port-au-Prince.

Anc art 200

Article 244.- Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches:

Au grand mât du bâtiment saisi;

À la porte principale du tribunal devant lequel on procède;

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, *ainsi qu'à la Bourse de commerce***.

Art 201

Article 245.- Les criées, publications affiches doivent désigner:

Les nom, profession et demeure du poursuivant;

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 bâtiment est amarré;

Les noms et domicile du propriétaire du navire saisi;

Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine;

Le tonnage du navire;

Le lieu où il est gisant ou flottant;

Le nom du défenseur du poursuivant;

La première mise à prix;

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

Anc art 202

Article 246.- 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.

Anc art 203

Article 247.- Après la troisième criée l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux sans autres formalités.

* Cet article 79 correspondant à l'article 70 CPC.

** La Section I du Titre V traitant des Bourses de commerce a été abrogée par le décret-loi du 22 déc 1944 portant révision du Code de commerce.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune. Elles sont publiées et affichées.

Art 204 **Article 248.-** Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments au port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après 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.

Art 205 **Article 249.-** L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

Art 206 **Article 250.-** Les adjudicataires de navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication, dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle adjudication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages-intérêts et des frais.

Art 207 **Article 251.-** Les demandes en distraction 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 opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Anc art 208 **Article 252.-**** Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

Art 209 **Article 253.-** Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce délai, elles ne seront plus admises.

Art 210 **Article 254.-** Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant, ou par le tiers saisi; faute de quoi, il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

Art 211 **Article 255.-** La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés dans l'ordre prescrit par l'article 231, et entre les autres créanciers, au marc la gourde de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

Art 212 **Article 256.-** Le bâtiment prêt à partir n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

* Et non à la Banque Nationale de la République d'Haïti, expression non retrouvée dans le décret-loi du 22 décembre 1944 portant révision du Code de commerce, ni dans aucun texte postérieur. Cet énoncé est tiré du Code de commerce publié en 1910 par Alexandre Poujol. Bien sûr, la loi du 1953 prescrit que les consignations qui devaient avoir lieu au greffe des tribunaux se font à la Caisse des Dépôts et Consignations, tenue à la DGI.

** Cet article non modifié par le décret-loi du 22 décembre 1944 ni par aucune loi postérieure est ainsi libellé dans le Code de commerce publié par Alexandre Poujol.

Le bâtiment est censé prêt à partir lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

TITRE III Des propriétaires de navires

Anc art 213 mod

Article 257.- Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour tout 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.

Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou co-propriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que co-propriétaire du navire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

Nouveau

Article 258.- En cas de naufrage du navire dans un port de mer ou hâvre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages du port (warfs, bassins de radoub, etc), le propriétaire peut se libérer, même envers l'Etat, les sociétés, compagnies concessionnaires desdits ouvrages, de toute dépense d'extraction ou de réparation ou de renflouage, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du prix du fret des marchandises ou denrées à bord, si leur valeur est en rapport avec les dommages causés.

La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou co-propriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été causé par sa faute.

Anc art 214

Article 259.- Les propriétaires des navires équipés en guerre 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.

Art 215

Article 260.- Le propriétaire peut congédier le capitaine. Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

Anc art 216

Article 261.- Si le capitaine congédié est co-propriétaire du navire, il peut renoncer à la propriété et exiger le remboursement du capital, qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par experts convenus ou nommés d'office*.

Art 217

Article 262.- En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

* Cet article non modifié ne porte pas le membre de phrase «d'office par le tribunal». Ce libellé est celui figurant dans le Code de commerce publié par Alexandre Poujol.

La licitation d'un navire ne 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 IV Du capitaine

Anc art 218 mod **Article 263.-** Tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire ou bâtiment de mer, est garant de ses fautes, mêmes légères, commises dans l'exercice de ses fonctions.

Art 219 **Article 264.-** Il est responsable des marchandises ou denrées dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme connaissance.

Arrêt du 15 mars 1906, Bull des Arrêts 1905-1906, pp 53 et suiv.

Le capitaine n'est responsable que des marchandises ou denrées indiquées dans le connaissance; les valeurs non déclarées sont aux risques du propriétaire et l'armateur ne doit être condamné à aucune restitution dans ce cas.

Nouveau **Article 265.-** Tout capitaine d'un bateau à vapeur ou à voiles, rentrant dans un port haïtien, est tenu de se conformer aux dispositions de la loi douanière concernant l'entrée des navires, sous peine de se voir appliquer par les autorités du Service des Douanes et du Service des Ports exerçant la police maritime dans les eaux territoriales haïtiennes, les sanctions prévues en cas d'infractions auxdites dispositions.*

Nouveau **Article 266.-** Tout capitaine d'un navire à vapeur, à moteur ou à voiles ne pourra opérer son déchargement dans un port haïtien qu'en se conformant aux prescriptions de la loi douanière y relative.

Nouveau **Article 267.-** Tout capitaine d'un navire à vapeur, à moteur, ou à voile sera tenu, avant de laisser un port haïtien pour reprendre la mer, d'observer les prescriptions de la loi douanière haïtienne concernant l'expédition des navires ayant pris leur chargement à destination d'un autre port haïtien ou d'un port étranger.

Art 220 mod **Article 268.-** Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage, dans les conditions susceptibles de garantir la sécurité tant des passagers que des marchandises ou denrées dont il se chargera d'effectuer le transport.

Ce choix se fera néanmoins, et autant que possible, de concert avec les propriétaires du navire, lorsque le capitaine sera dans le lieu de leur demeure.

Art 221 mod **Article 269.-** Le capitaine est tenu d'avoir à son bord un registre spécial, dénommé «registre de bord», qui sera coté et paraphé par le doyen du tribunal civil, dans les ports où il existe un tribunal civil, ou par le juge de paix, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal civil.

Art 222 mod **Article 270.-** Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements y relatifs. Copie du procès-verbal de visite sera déposée tant au greffe du tribunal civil ou au greffe du tribunal de paix qu'au bureau du Service du Port de sortie qui en assurera la conservation.

En ce qui concerne les voiliers faisant le service du cabotage entre les ports haïtiens, ils devront, pour les mesures de sécurité nécessaires, se conformer aux dispositions du décret du 17 septembre 1942 sur le Service des Ports et à celles du décret du 6 novembre 1942** réglementant le cabotage, en vue d'assurer la complète sécurité des passagers et des marchandises.

Art 223 mod **Article 271.-** Le capitaine est tenu d'avoir à bord:

* Code douanier du 5 mars 1987, arts 418 et suivants.

** Voir les arts. 379 et suivants du Code douanier du 5 mars 1987 sur le cabotage.

- 1°) L'acte de propriété du navire;
- 2°) L'acte d'haïtianisation ou de naturalisation du navire* ;
- 3°) Le rôle de l'équipage;
- 4°) Les procès-verbaux de visite du navire;
- 5°) La patente de santé;
- 6°) Le manifeste de son chargement;
- 7°) Les connaissements et chartes-parties;
- 8°) Les acquits de paiement ou à caution des douanes.

Art 224 **Article 272.-** Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres et rivières.

Art 225 **Article 273.-** En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

Art 226 **Article 274.-** Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises ou denrées qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

Art 230 mod **Article 275.-** Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'entre eux fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter hypothécairement pour leur compte, sur leur part dans le navire, avec l'autorisation du doyen du tribunal civil.

Art 231 mod **Article 276.-** Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir fait constater par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, en se faisant autoriser en Haïti, par le doyen du tribunal civil ou, à son défaut, par le juge de paix, à l'étranger, par le consul haïtien ou, à défaut du consul, par le magistrat du lieu, peut emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises ou denrées jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises ou denrées vendues d'après le cours des marchandises ou denrées de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

L'affrètement 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 ou denrées, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises ou denrées.

Art 232 **Article 277.-** Le capitaine, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Haïti, 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 de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

* Voir les articles 437 et suivants du Code douanier du 5 mars 1987 sur la nationalité et la naturalisation des navires.

- Art 233* **Article 278.-** Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire engagé ou vendu des marchandises ou denrées ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu au remboursement de l'argent ou au paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.
- Art 234* **Article 279.-** Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.
- Art 235 abr* **Article 280 (Abrogé).**- *Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs.*
- Art 236* **Article 281.-** 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.
- Art 237* **Article 282.-** En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises ou denrées embarquées par le capitaine, pour son compte particulier, sont confisquées au profit des autres intéressés.
- Art 238* **Article 283.-** Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage pour quelque danger que ce soit sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent, et ce qu'il pourra des marchandises ou denrées 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.
- Art 239, 240 & 241* **Article 284.-** Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser par les autorités du Service des Ports son registre de bord et de faire auxdites autorités son rapport circonstancié.*
Le rapport doit énoncer:
Le lieu et le temps de son départ;
La route qu'il a suivie;
Les hasards qu'il a courus;
Les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage.
Le capitaine d'un navire à voiles, dès son arrivée dans un port haïtien, fera sa déclaration d'entrée et à cet effet, il se fera accompagner en douane par le consignataire pour remplir les formalités prescrites par la loi douanière.*
- Art 240 abr* **Article 285 (Abrogé).**- *Le rapport est fait au greffe devant le doyen du tribunal de commerce.
Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, ce rapport est fait au juge de paix de la commune.
Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au doyen 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.*
- Art 242 mod* **Article 286.-** Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port haïtien, il est tenu de déclarer aux autorités haïtiennes du Service des Ports du lieu, les causes de sa relâche.
Si la relâche forcée d'un navire haïtien a eu lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au Consul d'Haïti de ce port ou à son défaut, au magistrat du lieu.

* Voir arts. 359, 360, 361 du Code douanier du 5 mars 1987.

* Voir Code douanier, arts. 379 et suivants sur le cabotage.

Art 243 mod

Article 287.- Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter devant les autorités du Service des Ports en Haïti et d'y faire son rapport, certifié par ceux de son équipage qui se seraient sauvés avec lui et d'en tirer expédition.

S'il s'agit d'un port étranger où il aborde, il fera son rapport aux autorités ou au magistrat du lieu et le fera également certifier par ceux de son équipage sauvés avec lui, en en prenant expédition.

Art 244 mod

Article 288.- Les autorités du Service des Ports haïtiens ou, en pays étranger, le consul haïtien du lieu, pour vérifier le rapport du capitaine, procéderont à l'interrogatoire des gens de l'équipage, s'il y en a de sauvés avec le capitaine, et même, 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.

Art 245

Article 289.- Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise ou denrée avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

Art 246

Article 290.- Si les victuailles du bâtiment 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 V

De l'engagement des matelots et gens de l'équipage*

Art 247

Article 291.- Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes de l'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties.

TITRE VI

Des chartes-parties, affrètements ou nolisements

Art 270

Article 313.- Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, doit être rédigée par écrit.

Elle énonce:

Le nom et le tonnage du navire;

Le nom du capitaine;

Les noms du frèteur et de l'affrèteur;

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.

Art 271

Article 314.- Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par la convention des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

* Les articles 248 à 269 inclusivement du Titre V, correspondant aux articles 292 à 312 inclusivement ont été abrogés par le décret-loi du 22 décembre 1944. Le titre V ne comporte qu'un seul article.

- Art 272* **Article 315.-** 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.
- Art 273* **Article 316.-** 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 ou denrées.
- Art 274* **Article 317.-** 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 en 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.
- Art 275* **Article 318.-** Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises ou denrées à ses frais, à la condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.
- Art 276* **Article 319.-** Dans le cas de blocus du port sur lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'y a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même Puissance où il lui sera permis d'aborder.
- Art 277* **Article 320.-** Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises ou denrées chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

TITRE VII Du connaissement

- Nouveau* **Article 321.-** Toute marchandise, exception faite des effets des passagers, arrivant de l'étranger autrement que par poste, doit être accompagnée d'un connaissement.
- Art 278 mod* **Article 322.-** Le connaissement indiquera:
Le nom du chargeur et celui du navire;
Les nom et l'adresse du destinataire de la marchandise;
Les lieux de départ et de destination;
Les marques, contre-marques et numéros de chaque colis;
La nature de la marchandise;
Le poids brut de chaque série de colis et son volume, si le volume a servi de base au calcul du fret; le prix du fret de chaque lot.
Les dispositions ci-dessus relatives aux marques, contre-marques et numéros des colis, au poids et au volume de chaque série de colis ne seront pas applicables aux importations en «vrac», auxquels cas il suffira d'indiquer sur le connaissement le poids net et le volume du chargement, si le volume a servi de base au calcul du fret. *
- Toute clause du connaissement ou tout avenant qu'en dehors des cas de force majeure ou d'irresponsabilité légalement prévue du capitaine ou de l'armateur, exonère ces derniers de l'obligation d'indemniser l'expéditeur, de même que toute celle qui fixe d'avance à un montant dérisoire les pertes susceptibles d'être éprouvées par la faute du capitaine ou de l'armateur, est nulle de plein droit.

* Rf Loi du 19 mai 1936 modifiant l'art 32 de la loi du 4 septembre 1905 sur les douanes, modifié par l'art 4 de celle du 29 mars 1935.

Nouveau

Article 323.- Le connaissement aura un numéro d'ordre qui sera répété sur le manifeste consulaire et le consul ouvrira un registre où il inscrira ce numéro, en regard des noms du chargeur et du destinataire.

Le consul refusera de viser tout connaissement qui indiquera un même numéro pour plus d'un colis.

*Art 278
dernier alinéa*

Article 324.- Le connaissement peut être à ordre, au porteur, ou à personne dénommée.

Art 279

Article 325.- Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins, dont: un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises ou denrées sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment.

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 ou denrées chargées.

Art 280

Article 326.- Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

Art 281

Article 327.- 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 de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le commissionnaire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

Anc art 282

Article 328.- Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu des marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens et dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

TITRE VIII Du fret ou nolis

Art 283

Article 329.- Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis.

Il est réglé par les convention des parties.

Il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau.

Art 284

Article 330.- Si le navire est loué en totalité, et que l'affrèteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises ou denrées sans le consentement de l'affrèteur.

L'affrèteur profite du fret des marchandises ou denrées qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

Art 285

Article 331.- L'affrèteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises ou denrées par la charte-partie est tenu de payer le fret tout entier, pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si cependant l'affrèteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera, en indemnité, au capitaine la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non charge, le fret entier sera dû au capitaine.

Art 286 **Article 332.-** Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur.

Art 287 **Article 333.-** Il n'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

Art 288 **Article 334.-** Si le navire est chargé à cueillette soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises ou denrées avant le départ du navire, en payant le demi-fret. Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises ou denrées qu'il faudrait déplacer, et ceux du retardement.

Art 289 **Article 335.-** Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises ou denrées trouvées dans son navire.

si elles ne lui ont pas été déclarées ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises ou denrées de même nature.

Art 290

Article 336.- Le chargeur qui retire ses marchandises ou denrées pendant le voyage, est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement; si les marchandises ou denrées sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

Art 211 **Article 333./** Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affrètement, les frais de retardement sont dus par l'affrètement.

Si, ayant été 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.

Art 292 **Article 338.-** Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affrètement, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge. Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

Art 293 **Article 339.-** Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrètement est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radouber, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé

Art 294 **Article 340.-** 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.

Art 295 mod **Article 341.-** Le fret est dû pour les marchandises ou denrées 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 ou autre pareille marchandise ou denrée de même qualité sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises ou denrées sur le pied qu'il les aura vendues en retenant également le fret porté aux connaissements.

Sauf dans ces deux cas, le droit d'abandon du navire et du prix du fret est réservé aux propriétaires du navire par l'article 258 du Code de commerce.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ou denrées auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc la gourde sur la valeur de ces marchandises ou denrées et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Art 296 **Article 342.-** S'il arrive interdiction du 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 vaisseau ait été affrètement pour l'aller et le retour.

Art 297 **Article 343.-** Si le vaisseau est arrêté 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 affrètement 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 réputés avaries.

Art 298 **Article 344.-** Le capitaine est payé du fret des marchandises ou denrées jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

Art 299 Article 345.- Il n'est dû aucun fret pour les marchandises ou denrées 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.

Art 300 Article 346.- Si le navire et les marchandises ou denrées sont rachetées ou si les marchandises ou denrées sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises ou denrées au lieu de leur destination.

Art 301 Article 347.- La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises ou denrées au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

Art 302 Article 348.- Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises ou denrées, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

Art 303 Article 349.- Le capitaine ne peut retenir les marchandises ou denrées dans son navire, faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces, jusqu'au paiement de son fret.

Art 304 Article 350.- Le capitaine est préféré, pour son fret sur les marchandises ou denrées de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art 305 Article 351.- En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art 306 Article 352.- En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Art 307 Article 353.- Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises ou denrées 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, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

TITRE IX

Du contrat à la grosse

Anc art 311 fr Article 354.- Le contrat à la grosse est fait devant notaire ou sous signature privée. Il énonce:

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime;

Les objets sur lesquels le prêt est affecté;

Les noms sur lesquels le prêt est affecté;

Les noms du navire et du capitaine;
Ceux du prêteur et de l'emprunteur;
Si le prêt a lieu pour un voyage;
Pour quel voyage et pour quel temps;
L'époque du remboursement.

Anc art 312 fr Article 355.- Tout prêteur à la grosse en Haïti, est tenu, à Port-au-Prince, de faire enregistrer son contrat à la Chambre de Commerce, et dans les villes où il n'existe pas de Chambre de Commerce, au greffe du tribunal civil, sur un registre qui y sera tenu à cet effet, et dans les dix jours de sa date, sous peine de perdre son privilège.

Si le contrat a été passé à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites par l'article 276 du Titre IV du Livre II du présent Code de commerce.

Anc art 313 fr Article 356.- Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

Anc art 314 fr Article 357.- La garantie du paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

Anc art 315 fr mod Article 358.- Les emprunts à la grosse peuvent être affectés:
L 12 août 1885 sur le navire et ses accessoires, sur l'armement et ses victuailles, sur le fret, sur le chargement, sur le profit espéré du chargement, sur la totalité de ces objets conjointement ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

Anc art 316 fr Article 359.- 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, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

Anc art 317 fr Article 360.- A moins de fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence 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 intérêts au cours de la place.

Article 361.- Anciennement 315, abrogé.

Article 362.- Anciennement 316, abrogé.

Anc art 320 fr Article 363.- 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 corps et quille du 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 cet objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

Anc art 321 fr Article 364.- Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

Anc art 322 fr Article 365.- Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état dans les 24 heures de la sommation qui leur en sera faite.

Anc art 323 fr Article 366.- 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 sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

Anc art 324 fr Article 367.- Le prêteur à la grosse sur marchandises ou denrées chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises ou denrées, 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.

Anc art 325 fr Article 368.- Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus et que la perte soit arrivée par cas fortuit dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée.

Anc art 368 fr Article 369.- Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose et les dommages causés par la faute de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur.

Anc art 369 fr Article 370.- 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.

Anc art 370 fr Article 371.- Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès, appareils, armements et victuailles, du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port ou lieu de sa destination.
A l'égard des marchandises ou denrées, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

Anc art 371 fr Article 372.- Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises ou denrées, 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 concurrence de la somme empruntée.

Anc art 372 fr Article 373.- Les prêteurs à la grosse contribuent à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes.
Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

Anc art 373 fr mod Article 374.- S'il y a contrat à la grosse et assurances sur le L 19 fév 1949 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 au marc la gourde de leur intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis en l'article 231 du Code de commerce.

TITRE X

Des assurances

SECTION PREMIERE

Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet

Anc art 332 fr Article 375.- Le contrat d'assurance est rédigé par écrit, il est daté du jour où il est souscrit.

Il y est énoncé si c'est avant ou après-midi.

Il peut être fait sous signature privée.

Il ne peut contenir aucun blanc.

Il exprime:

Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire.

Le nom et la désignation du navire.

Le nom du capitaine.

Le lieu où les marchandises ou denrées ont été ou doivent être chargées.

Le port d'où ce navire a dû ou doit partir.

Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger.

Ceux dans lesquels il doit entrer.

La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou denrées ou objets que l'on fait assurer.

Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir.

La somme assurée.

La prime ou le coût de l'assurance.

La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue.

Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

Anc art 333 fr Article 376.- La même police peut contenir plusieurs assurances soit à raison des marchandises ou denrées, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

Anc art 334 fr mod Article 377.- Toute personne intéressée peut faire assurer le L 12 août 1885 navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les loyers des gens de mer, le fret net, les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance et généralement toutes choses estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement; s'il n'y a eu ni dol ni fraude, l'assurance sera réduite de toute la valeur de l'objet deux fois assuré.

S'il y a eu plusieurs assurances successives, la réduction portera sur la plus récente.

Anc art 335 fr Article 378.- L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité.

Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

Anc art 336 fr Article 379.- En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assurance peut faire procéder à la vérification et estimation des objets sans préjudice de toutes autres poursuites soit civiles ou criminelles.

Anc art 337 fr Article 380.- Les chargements faits dans les ports étrangers pour Haïti peuvent être assurés sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire et du capitaine.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées, sans désignation de leur nature et espèce.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

Anc art 338 fr Article 381.- Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en Haïti, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

Anc art 339 fr Article 382.- Si la valeur des marchandises ou denrées n'est pas fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais jusqu'à bord.

Anc art 340 fr Article 383.- Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait pas par troc et que l'estimation des marchandises ou denrées 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 ajoutant les frais de transport.

Anc art 341 fr Article 384.- Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé dans l'article 371 pour les contrats à la grosse.

Anc art 342 fr Article 385.- L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés. L'assuré peut faire réassurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

Anc art 343 fr Article 386.- L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

Anc art 344 fr Article 387.- En cas de perte des marchandises ou denrées assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux

assureurs l'achat des marchandises ou denrées, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

Anc art 345 fr Article 388.- Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en Haïti sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul d'Haïti, et à défaut, entre les mains d'un haïtien notable négociant, ou du magistrat du lieu.

Anc art 346 fr Article 389.- Si l'assureur tombe en faillite, lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou la résiliation du contrat. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

Anc art 347 fr mod Article 390.- Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse.

Article 391.- Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance.

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 II

Des obligations de l'assureur et de l'assuré

Anc art 349 fr Article 392.- Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

Anc art 350 fr Article 393.- Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de Puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement par toutes autres fortunes de mer.

Anc art 351 fr Article 394.- Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

Anc art 352 fr Article 395.- Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par vice propre de la chose et les dommages causés par le fait et la faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

Anc art 353 fr Article 396.- L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de «barateries de patron», s'il n'y a convention contraire.

Anc art 354 fr Article 397.- L'assureur n'est point tenu des droits imposés par les lois douanières sur le navire, les marchandises ou denrées.

Anc art 355 fr Article 398.- Il sera fait désignation, dans la police des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, ou susceptibles de coulage, comme le sel, le sucre, mélasse, rhum, tafia, sinon les assureurs ne répondent point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes marchandises ou denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

Anc art 356 fr Article 399.- Si l'assurance a pour objet des marchandises ou denrées pour l'aller et le retour, et si le vaisseau étant parvenu à sa destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assurance reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Anc art 357 fr Article 400.- Un contrat d'assurance ou de réassurance, consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

Anc art 358 fr Article 401.- S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.
En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer, chacun à proportion des sommes par eux assurées.
Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

Anc art 359 fr Article 402.- 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; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.
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'excédent, en suivant l'ordre de la date des contrats.

Anc art 360 fr Article 403.- S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc la gourde de leur intérêt.

Anc art 361 fr Article 404.- Si l'assurance a lieu divisément pour des effets qui doivent être chargés sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un nombre moindre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées.

Anc art 362 fr Article 405.- 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, s'il n'y a convention contraire.

Anc art 363 fr 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.

Anc art 364 fr Article 406.- L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

Anc art 365 fr Article 407.- Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Anc art 366 fr Article 408.- La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que, de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau ou 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.

Anc art 367 fr Article 409.- 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.

Anc art 368 fr Article 410.- 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'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

SECTION III

Du délaissement

Anc art 369 fr Article 411.- Le délaissement des objets assurés peut être fait:

En cas de prise;

De naufrage;

D'échouement avec bris;

D'innavigabilité;

En cas d'arrêt d'une Puissance étrangère;

En cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la perte ou détérioration va au moins à trois quarts.

Il peut être fait, en cas d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé.

Anc art 370 fr Article 412.- Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

Anc art 371 fr Article 413.- Tous autres dommages sont réputés avaries et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

Anc art 372 fr Article 414.- Le délaissement des objets assurés ne peut être ni partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Anc art 373 fr mod Article 415.- Le délaissement doit être fait aux assureurs dans

L 3 mai 1862 le terme de deux mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Haïti; dans le délai de quatre mois pour les autres Iles de l'Archipel des Antilles ou bien en cas de prise, de la réception de la nouvelle de la conduite du navire dans l'une desdites Iles, dans le délai de six mois, après la réception de la nouvelle ou de la perte ou de la prise arrivée aux ports ou côtes du continent d'Amérique; et dans le délai de un an après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites en Europe et dans le délai de deux ans pour toutes les autres parties du monde.

Et ces délais passés, les assurés ne sont plus recevables à faire le délaissement.

Anc art 374 fr Article 416.- 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.

Anc art 375 fr mod Article 417.- Si, après un an expiré, à compter du jour du L 3 mai 1862 départ du navire ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues pour les voyages; après deux ans pour les voyages de long cours, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 415 de la présente Section du Code de commerce.

Anc art 376 fr Article 418.- Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Anc art 377 fr mod Article 419.- Sont réputés «voyages au long cours», ceux qui L 14 juin 1854 ont pour destination les ports situés en Amérique, en Europe, en Afrique, en Asie ou dans l'Océanie.

Anc art 378 fr Article 420.- L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 416 de la présente Section du Code de commerce, 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.

Anc art 379 fr Article 421.- 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 le chargement; 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 ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Anc art 380 fr Article 422.- 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.

Anc art 381 fr Article 423.- 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, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouverts.

Anc art 382 fr Article 424.- Si l'époque du paiement n'est point fixé par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

Anc art 383 fr Article 425.- 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.

Anc art 384 fr Article 426.- 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 4 années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Anc art 385 fr Article 427.- 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, se dispenser de payer la somme assurée.

Anc art 3860 fr abr Article 428.- Le fret des effets sauvés, 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 leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

Anc art 387 fr Article 429.- En cas 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 Amériques; qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt.

Dans le cas où les effets arrêtés 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.

Anc art 388 fr Article 430.- Pendant les délais portés en l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes les 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.

Anc art 389 fr Article 431.- Le délaissement à titre d'innavigabilité en peut être fait, si le navire échoué peut être relevé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Anc art 390 fr Article 432.- Si le navire a été 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.

Anc art 391 fr Article 433.- Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises ou denrées au lieu de leur destination.

Anc art 392 fr Article 434.- L'assureur court les risques des effets chargés sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée ou leur déchargement.

Anc art 393 fr Article 435.- L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous les autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises ou denrées, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Anc art 394 fr Article 436.- si, dans les délais prescrits par l'article 429, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises ou denrées et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

Anc art 395 fr Article 437.- 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.

Anc art 396 fr Article 438.- 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 paiement du rachat dans les termes de la convention, 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 paiement 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 XI Des avaries

Anc art 397 fr Article 439.- Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises depuis leur chargement, sont réputés avaries.

Anc art 398 fr Article 440.- A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après:

Anc art 399 fr Article 441.- Les avaries sont de deux classes: avaries grosses ou communes et avaries simples ou particulières.

Anc art 400 fr Article 442.- Sont avaries communes:

Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

Celles qui sont jetées à la mer;

Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;

Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire;

Les pansements et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une Puissance et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est frété au mois;

Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise.

Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Anc art 401 fr Article 443.- Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc la gourde de la valeur.

Anc art 402 fr Article 444.- Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du chargement.

Anc art 403 fr Article 445.- Sont avaries particulières:

Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement;

Les frais faits pour les sauver;

La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causés par tempête ou autre accident de mer.

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à préparer;

La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une Puissance et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;

La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois;

Et, en général, les dépenses faites et le dommage souffert par le navire seul ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement.

Anc art 404 fr Article 446.- Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.

Anc art 405 fr Article 447.- 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 avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

Anc art 406 fr Article 448.- Les divers droits de navigation ne sont point avaries, mais sont de simples frais à la charge propre du navire.

Anc art 407 fr mod Article 449.- En cas d'abordage survenu entre navires de mer L 15 juil 1915 ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions ci-après établies, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit:

L'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident; dans ce cas, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans qu'il y ait à distinguer si, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage;

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise;

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement, à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort, blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du paragraphe 1, il doit définitivement supporter;

4°) La responsabilité établie par les paragraphes précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute du pilote, même lorsque l'assistance de celui-ci est obligatoire.

5°) Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvres, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu d'abordage.

6°) En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port haïtien dans lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires, s'est réfugié. Si l'abordage est survenu dans les limites des eaux soumises à la juridiction haïtienne, l'assignation pourra être également donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

Anc art 408 fr Article 450.- Une demande pour avaries n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et du chargement, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

Anc art 409 fr Article 451.- La clause «franc d'avaries» affranchit les assureurs de toutes avaries soit communes, soit particulières, excepté dans les 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.

TITRE XII

Du jet et de la contribution

Anc art 410 fr Article 452.- Si par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

Anc art 411 fr Article 453.- Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont, au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

Anc art 412 fr Article 454.- Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime:

Les motifs qui ont déterminé le jet;

Les objets jetés ou endommagés;

Elle présente la signature des délibérants ou les motifs de leur refus de signer;

Elle est transcrite sur le registre.

Anc art 413 fr Article 455.- Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre du bord.

Anc art 414 fr Article 456.- L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le doyen du tribunal civil, si le déchargement se fait dans un port haïtien.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal civil, les experts seront nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul d'Haïti, 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.

Anc art 415 fr Article 457.- Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a.

Anc art 416 fr Article 458.- Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par le consul d'Haïti, ou, à son défaut, par tout magistrat compétent sur les lieux.

Anc art 417 fr Article 459.- La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Anc art 418 fr Article 460.- Si 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 indiquée par le connaissance, elles contribuent d'après la qualité indiquée dans le connaissance, si elles sont perdues.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur si elles sont jetées ou endommagées.

Anc art 419 fr Article 461.- Les munitions de guerre et de bouche et les hardes des gens de l'équipage ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

Anc art 420 fr Article 462.- Les effets dont il n'y a pas de connaissance ou déclaration du capitaine, ne sont pas payés, s'ils sont jetés; ils contribuent, s'ils sont sauvés.

Anc art 421 fr Article 463.- Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent, s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

Anc art 422 fr Article 464.- Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

Anc art 423 fr Article 465.- Si le jet ne sauve pas le navire, il n'y a lieu à aucune contribution. Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

Anc art 424 fr Article 466.- Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

Anc art 425 fr Article 467.- 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.

Anc art 426 fr Article 468.- Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

Anc art 427 fr Article 469.- En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une 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.

Anc art 428 fr Article 470.- 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.

Anc art 429 fr Article 471.- Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouverts 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.

TITRE XIII

Des prescriptions

Anc art 430 fr Article 472.- Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

Anc art 431, 432 fr Article 473.- L'action en délaissement est prescrite dans les délais établis par l'article 415.

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.

Anc art 433 fr mod Article 474.- Sont prescrites:

L 16 juil 1971

Toutes actions en paiement pour fret du navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage: un an après le voyage fini;

Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine: un an après la livraison;

Pour fourniture de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipements et avitaillement du navire: un an après ces fournitures faites;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits: un an après la réception des ouvrages;

Pour toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport: un an après l'arrivée du navire;

La même prescription est opposable à l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire ayant pour cause un dommage ou retard éprouvé pendant le voyage.

TITRE XIV

Des fins de non-recevoir

Anc art 435 fr mod Article 475.- Sont non recevables:

L 24 mars 1891

Toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation;

Toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Anc art 436 fr mod Article 476.- Toutes actions, en cas d'abordage, pour L 15 juil 1915 dommages aux personnes ou aux biens qui leur auraient été occasionnés, tels que ces différents faits d'abordage sont prévus par l'article 449 du Titre XI des Avaries, du Code de Commerce, sont prescrites après deux ans, à compter du jour de l'accident.

Toutefois, le recours prévu au paragraphe 3, alinéa 3 du susdit article, est prescrit après un an, à compter du jour où le paiement a été effectué.

Les délais prévus aux deux paragraphes précédents ne courent pas lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales haïtiennes.