

TRAITÉ ET QUESTIONS

SUR LES

ASSURANCES

MARITIMES,

PAR LE CHEVALIER LAGÉT DE PODIO,

Ancien Procureur du Roi, Avocat à Marseille, Membre titulaire de l'Institut  
d'Afrique, Chevalier de Saint-Louis et de la Légion-d'Honneur;

Auteur du PARFAIT CAPITAINE, ou Guide des Commerçants, Armateurs et  
Navigateurs;

DES TABLES DE CONCORDANCE des articles du Code de Commerce, mis en rapport  
avec les lois anciennes et modernes;

DE LA NOUVELLE JURIDICTION DES CONSULS DE FRANCE A L'ÉTRANGER.

---

TOME PREMIER.

---

PREMIÈRE ÉDITION.

MARSEILLE,

SE TROUVE CHEZ L'AUTEUR, RUE BOULÈRE, 4.

—  
1847

---



---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

	PAG.
DÉDICACE à M. le marquis de Pastoret. . . . .	4
CHAP. I <sup>er</sup> . — Des assurances maritimes. . . . .	8
CHAP. II. — Comment s'établit le cours des assurances et par qui il est constaté. . . . .	20
CHAP. III. — Ce que sont les courtiers d'assurance, et quels sont leurs droits et leurs devoirs à l'égard de la police d'assurance. . . . .	21
CHAP. IV. — Dans quelle forme le contrat d'assurance doit- il être rédigé et ce qu'il doit énoncer. . . . .	51
SECT. I. — Des conditions pour la validité de la police d'as- surance. . . . .	55
§ I <sup>er</sup> . — Le contrat d'assurance doit-il être rédigé par écrit?	56
I <sup>re</sup> QUEST. — Une fois la police d'assurance signée, les rectifi- cations d'erreurs ou les changements à faire ne sont-ils pas purement volontaires de la part de la partie? . . . . .	69
§ II. — Le contrat d'assurance doit être daté du jour auquel il est souscrit. . . . .	71
§ III. — Le contrat doit énoncer si c'est avant ou après midi qu'il est souscrit. . . . .	78
§ IV. — Le contrat d'assurance peut-il être fait sous signa- ture privée? . . . . .	79
§ V. — Le contrat d'assurance peut-il contenir des blancs?	88
SECT. II. — Suite des conditions qu'on doit exprimer dans la police ou contrat d'assurance. . . . .	91
§ I. — La police doit exprimer le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire. . . . .	92
§ II. — Doit-on énoncer dans la police d'assurance le nom et la désignation du navire? . . . . .	97
§ III. — La police d'assurance doit exprimer le nom du ca- pitaine. . . . .	103

	PAG.
§ IV. — Doit-on désigner le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées?.....	409
§ V. — Doit-on énoncer le lieu d'où le navire a dû ou doit partir?.....	410
§ VI. — Doit-on mentionner dans la police d'assurance les ports ou rades dans lesquels le navire doit charger ou décharger?.....	411
§ VII. — Faut-il faire connaître dans la police d'assurance le port dans lequel le navire doit entrer?.....	412
§ VIII. — Doit-on faire connaître la nature et la valeur de l'estimation des marchandises ou objets que l'on peut assurer?.....	413
§ IX. — Faut-il exprimer le temps où les risques doivent commencer et finir?.....	417
§ X. — Doit-on énoncer la somme assurée?.....	418
§ XI. — Est-il essentiel d'exprimer la prime ou le coût de l'assurance?.....	424
§ XII. — La clause de la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue, est-elle nécessaire?.....	426
§ XIII. — Peut-on généralement énoncer dans une police d'assurance toutes les autres conditions dont les parties sont convenues?.....	432
SECR. III. — Observations générales sur ce que peut contenir la police d'assurance.....	435
SECR. IV. — Quels sont les objets qui peuvent être la base du contrat maritime?.....	444
SECR. V. — Si l'assurance peut avoir lieu sur le tout ou sur une partie des objets qui y sont soumis, conjointement ou séparément, et de la durée du risque... 448	448
SECR. VI. — Quand est-il nécessaire de faire estimer les effets assurés?.....	452
SECR. VII. — Dans quel cas peut-on déroger à la disposition d'indiquer le nom et la désignation du navire, ainsi que le nom du capitaine, de même que les marchandises?.....	457
SECR. VIII. — Comment s'évaluent les effets estimés dans la police d'assurance en monnaies étrangères?.....	459
SECR. IX. — Si la valeur de la marchandise n'est point fixée	

	PAG.
par la police, comment doit-on en faire l'évaluation?.....	462
SECR. X. — Sur quel pied estime-t-on les marchandises en cas de troc en pays étranger?.....	464
SECR. XI. — Quel est le temps des risques, si le contrat ne le régle point?.....	466
SECR. XII. — Peut-on faire réassurer la réassurance?.....	468
§ I <sup>er</sup> . — Ce que c'est que l'assurance et la prime pour cet objet.....	469
§ II. — Si le premier assureur a privilège sur l'assurance..	470
§ III. — Si la remise faite à l'assureur profite au réassureur	471
§ IV. — Si l'assureur qui se fait réassurer doit déduire la prime de la première assurance.....	472
§ V. — En cas de sinistre, le réassuré peut-il être soumis à autre chose qu'à montrer la quittance de paiement de la perte?.....	475
CHAP. V. — De la prime ou coût d'assurance maritime.....	477
SECR. I <sup>er</sup> . — Observations générales sur la prime ou coût de l'assurance.....	479
SECR. II. — Combien il existe de sortes de primes.....	481
SECR. III. — Du taux de la prime d'assurance.....	492
SECR. IV. — De la clause que la prime sera augmentée ou diminuée par la guerre d'hostilités ou de la paix.....	495
SECR. V. — Du paiement de la prime.....	207
SECR. VI. — Le défaut de paiement de la prime annule-t-il l'assurance?.....	210
SECR. VII. — La prime due à l'assureur qui fait faillite est-elle compensable avec la perte?.....	213
SECR. VIII. — La prime conserve-t-elle une hypothèque ou seulement un privilège sur les objets assurés?..	217
SECR. IX. — Si la prime peut consister en autre chose qu'en une somme fixée.....	221
SECR. X. — Une assurance sur stipulation de prime est-elle valable?.....	223
CHAP. VI (Designé par erreur comme section XI). — En cas de perte de marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine, celui-ci est-il tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises?.....	224
CHAP. VII. — Quelles sont les formalités à remplir par les	

	PAG.
hommes de l'équipage et par les passagers qui appartiennent des pays étrangers des marchandises assurées en France ? .....	233
CHAP. VIII. — En cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré, peut-on leur demander de fournir caution ou bien la résolution du contrat d'assurance? .....	231
CHAP. IX. — Quels sont les objets qui peuvent être l'objet du contrat d'assurance? .....	239
SECR. I <sup>er</sup> . — Le fret des marchandises existantes à bord du navire peut-il être l'objet du contrat d'assurance? .....	240
SECR. II. — Peut-on assurer le profit espéré d'une marchandise chargée à bord d'un navire et pour une police d'assurance? En est-il de même d'une prise faite par un corsaire? .....	250
SECR. III. — Les gens de mer peuvent-ils faire assurer leurs loyers? .....	253
SECR. IV. — Peut-on faire assurer les sommes empruntées à la grosse? .....	254
SECR. V. — Est-il permis de faire assurer les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse? .....	256
CHAP. X. ( <i>Désigné par erreur comme chapitre VII</i> ). — L'assurance est-elle nulle pour cause de réticence, fausse déclaration de la part de l'assuré, ou s'il existe quelque différence entre le contrat d'assurance et le connaissance qui pourrait diminuer l'opinion du risque, ou en changer le sujet, quoique la différence n'aurait pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré? .....	257
I <sup>er</sup> Quest. — Les tribunaux de commerce et les juges d'appel sont-ils exclusivement appréciateurs des faits constitutifs de la réticence ou fausse déclaration reprochée à l'assuré par les assureurs, de telle sorte que l'arrêt qui décide en fait qu'il n'y a ni réticence, ni fausse déclaration, soit à l'abri de la cassation? .....	262
II <sup>e</sup> Quest. — Peut-on induire de conjectures et de simples présomptions la preuve des faits qui donnent lieu à une demande en nullité de police d'assurance pour cause de réticence? .....	265

III <sup>e</sup> Quest. — L'assurance est-elle nulle pour cause de réticence, lorsque l'assuré qui connaissait l'époque déjà reculée du départ et sa relâche forcée dans un port de la route, n'a point déclaré cette circonstance à l'assureur et a fait courir les risques depuis le premier point de départ, etc. ....	270
IV <sup>e</sup> Quest. — L'assurance est-elle nulle pour cause de réticence, lorsque l'assuré qui connaissait l'époque du départ du navire n'a point déclaré ce fait à l'assureur? .....	281
V <sup>e</sup> Quest. — Peut-on annuler une assurance pour cause de réticence, si l'assuré connaissait le retard survenu à l'arrivée de son navire ne l'a point fait connaître aux assureurs dans la police? — Dans ce cas, l'assuré est-il admissible à rapporter la preuve testimoniale du retard? .....	286
VI <sup>e</sup> Quest. — Le contrat d'assurance est-il nul pour cause de réticence, lorsque les réassurés ont laissé ignorer aux réassureurs que le navire, objet de l'assurance, comptait à l'époque du premier contrat quatre-vingt-trois jours de navigation? .....	292
VII <sup>e</sup> Quest. — L'existence d'une cabane construite sur le pont du navire renfermant des bêtes de somme est-elle, relativement à l'assurance prise sur facultés, une circonstance réellement influente sur l'opinion du risque, et l'assuré se rend-il coupable de réticence, s'il ne la déclare pas aux assureurs? .....	293
VIII <sup>e</sup> Quest. — L'assuré qui connaissait l'existence de la perte à bord du navire sur lequel il faisait l'embarquement des facultés assurées, et qui dissimule ce fait aux assureurs, est-il coupable de réticence à leur égard, alors même que ce terrible fléau n'aurait point influé sur les événements futurs? .....	296
IX <sup>e</sup> Quest. — Le propriétaire qui, après avoir fait assurer son navire pour un temps limité sans désignation du voyage, le fait servir à un commerce interlope, soit de contrebande en pays étranger, augmente-t-il par là les risques maritimes des assureurs de telle sorte que le contrat d'assurance doive être	

	PAG.
annulé pour cause de réticence de la destination en contrebande, qui n'a point été déclarée dans la police? .....	297
X. Quest.— Lorsque les effets assurés sont propriété hostile et se trouvent exposés à de plus grands risques que les neutres, l'assurance est-elle nulle pour cause de réticence, si la nationalité de cette faculté n'a point été déclarée aux assureurs lors de la rédaction de la police? .....	302
XI. Quest.— Peut-on réclamer pour cause de réticence la nullité d'une assurance par cela seul que la <i>nationalité</i> est différente de la nationalité du pavillon, si l'équipage est composé en plus grande partie d'étrangers, mais que celui-ci porte réellement le pavillon de la puissance, surtout s'il est muni d'expéditions délivrées par les agents de la même puissance? .....	308
XII. Quest.— Le défaut de déclaration par l'assuré commissionnaire, dans la police d'assurance, que le navire porteur des facultés assurées était parti trente-cinq jours avant l'ordre de faire assurer, constitue une réticence dans le sens de l'article 348 du Code de commerce, lorsqu'il est prouvé que l'assuré commettant connaissait cette circonstance, et qu'il n'en a instruit ni les assureurs, ni même son commissionnaire .....	314
XIII. Quest.— Le défaut de déclaration de la police d'assurance de l'époque du départ du navire antérieure à l'assurance ne constitue réticence de la part de l'assuré qu'autant qu'il a dissimulé ce fait sciemment, afin de cacher aux assureurs une partie du risque. — En conséquence, l'assuré commettant qui, en donnant l'ordre de faire assurer, a négligé d'instruire son commissionnaire, et par suite les assureurs, de l'époque du départ du navire, antérieure seulement de quelques jours, ne peut pas être déclaré en état de réticence, si d'ailleurs il résulte des circonstances que la connaissance des faits non déclarés n'a pu influencer l'opinion du risque ...	314

	PAG.
CHAP. XI ( <i>Designé par erreur chapitre IX</i> ). — Des obligations de l'assureur et de l'assuré dans une police d'assurance .....	315
SECT. I <sup>er</sup> . — Quels sont les risques qu'on a garantis les assureurs? .....	317
§ I. — Toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés .....	318
§ II. — Ce que c'est que la tempête .....	319
§ III. — Ce que c'est que le naufrage du navire .....	322
§ IV. — Ce qu'on entend par échouement d'un navire .....	324
I <sup>er</sup> Quest. — Dans l'espèce, il s'agissait de savoir si les pertes et les dommages soufferts résultant d'un échouement doivent être considérés comme avarie commune, si cet échouement est la suite d'un sacrifice fait pour le salut commun .....	325
II. Quest. — 1 <sup>o</sup> L'échouement volontaire d'un navire pour le salut commun cesse-t-il d'avoir le caractère d'avarie commune par cela seul qu'au moment où l'échouement a été résolu, le navire était en danger imminent de périr? — 2 <sup>o</sup> Les frais à faire pour renflouer et réparer un navire échoué volontairement doivent-ils être classés en avarie commune, lorsque la preuve d'une innavigabilité, soit absolue, soit relative, au moment de l'événement, n'est pas rapportée? .....	326
III. Quest. — Lorsqu'un échouement volontaire fait pour le salut commun est suivi de bris ou naufrage du navire dans le même endroit et par suite de la même tempête, et que néanmoins quelques marchandises ont été sauvées, il n'y a pas lieu à règlement d'avaries et contributions .....	330
§ V. — De l'abordage fortuit .....	337
I <sup>er</sup> Quest. — Par qui le dommage causé par un abordage arrivé en mer doit-il être supporté? Est-ce par le capitaine qui n'a pas ordonné la manœuvre prescrite par l'usage en pareil cas, ou bien est-ce le navire qui en est responsable? .....	346
II. Quest. — Sur lequel des deux navires doit peser la responsabilité d'un abordage, dont l'un avait le vent	

au plus près, si ce navire n'a pas commandé la manœuvre nécessaire pour franchir le premier point d'intersection afin d'éviter l'abordage? Et si le propriétaire du navire abordé, qui a négligé d'intenter en première instance son action en indemnité dans les délais prescrits par l'art. 435 du Code de commerce, est recevable à la présenter en appel? . . . 347	MII <sup>e</sup> QUEST. — La réclamation pour cause de dommage causé par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, doit-elle être faite dans les 24 heures à compter du moment où le dommage a commencé, ou suffit-il, au contraire, que la réclamation soit faite dans les 24 heures qui ont suivi la cessation du dommage reçu? . . . . . 349
IV <sup>e</sup> QUEST. — Lorsqu'un navire est en quarantaine dans un port ou une rade, le capitaine est-il censé pouvoir agir dans le sens de l'art. 435, etc.? . . . . . 353	V <sup>e</sup> QUEST. — Lorsqu'un capitaine a fait une protestation dans les 24 heures pour dommages causés à la suite d'un abordage qui a eu lieu pendant la nuit, il doit être réputé n'avoir pu agir et faire utilement la signification prescrite par l'art. 646 du Code de commerce; ainsi, on ne peut lui opposer aucune fin de non-recevoir, si ce capitaine n'a pu parvenir à retrouver dans le délai voulu l'auteur du dommage. 355
VI <sup>e</sup> QUEST. — Dans le cas d'un abordage arrivé en mer, par qui le dommage causé doit-il être supporté? Est-ce par le capitaine qui arrive, s'il ne navigue pas d'après les règles usuelles de la navigation, et qu'il occasionne une avarie à celui qui a son navire en panne ou à la cape? ou bien le navire doit-il contribuer à l'avarie occasionnée par l'abordage? . . . . . 357	VII <sup>e</sup> QUEST. — Le consulat fait par le capitaine qui n'était pas à bord lors de l'événement relaté, est nul et de nul effet, etc., etc. . . . . 359
VIII <sup>e</sup> QUEST. — De ce qu'un navire se trouve sous le commandement d'un pilote chargé de le conduire, s'ensuit-il que le capitaine soit absolument déchargé de toute responsabilité, à raison des dommages résultant de l'abordage de son navire contre un autre? . . . . . 361	

§ VI. — Du changement forcé de voyage, de route ou de navire . . . . . 363	§ VII. — Du jet et de ses accessoires . . . . . 365
§ VIII. — Du feu, de l'incendie du navire pendant le cours du voyage . . . . . 370	I <sup>re</sup> QUEST. — L'incendie d'un navire en mer, dont la cause est ignorée, est présumé de plein droit provenir de la faute ou de la négligence du capitaine, et les assureurs sont affranchis de la perte, si les assurés ne justifient pas que l'événement provient d'un cas fortuit ou de force majeure . . . . . 372
SECT. II. — Quels sont les risques qui ne sont pas à la charge des assureurs? . . . . . 373	I <sup>re</sup> QUEST. — L'assurance prise sur corps pour le voyage de retour est frappée de nullité lorsque les risques devant commencer à la fin de ceux du voyage d'aller, le navire, après être arrivé au lieu de destination, a dévoté, c'est-à-dire entrepris un voyage intermédiaire non prévu par la police. — Cette nullité ne doit pas atteindre l'assurance de retour faite pour la même police sur facultés chargées à bord du même navire . . . . . 382
II <sup>e</sup> QUEST. — Le voyage entrepris pour parvenir à un autre lieu que celui déterminé par la police d'assurance est-il un voyage changé et non pas un voyage raccourci, si le nouveau lieu est hors la ligne des risques, bien qu'il soit plus rapproché du lieu du départ, etc., etc.? . . . . . 383	III <sup>e</sup> QUEST. — La différence entre le contrat à la grosse et la police annule l'assurance, comme la différence entre le connaissance et la police . . . . . 384
SECT. III. — Les assureurs sont-ils responsables des décrets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice de la chose? . . . . . 385	§ I <sup>er</sup> . — Les assureurs sont-ils tenus de la diminution qui arrive dans la marchandise par le coulage auquel elles sont naturellement sujettes, ainsi que des divers déficits provenant des événements de mer? 387
I <sup>re</sup> QUEST. — Le capitaine qui signe un connaissance sans	

	PAG.
autre restriction ni réserve, est obligé de consigner la marchandise pour les quantités et poids qui y sont énoncés, lorsque le poids de la reconnaissance a été constaté par la douane, quoique vérifié hors la présence du capitaine. Par conséquent, il est tenu envers le consignataire du déficit du poids porté dans le connaissement et de celui reconnu par la douane, lorsqu'il l'a pris pour base du règlement de son nolis .....	392
II <sup>e</sup> Quest. — Lorsqu'une marchandise transportée sur navire est sujette à un déchet naturel et invariable, le capitaine, par cela seul qu'il a déclaré, lors du chargement, avoir reçu à son bord le poids indiqué dans le connaissement, est-il responsable de la totalité du déficit? Toutefois y a-t-il lieu à le soumettre, à raison de l'importance du déficit, à une retenue quelconque? .....	393
III <sup>e</sup> Quest. — Le capitaine est-il responsable, au moins en partie, du déficit reconnu au débarquement sur la marchandise qu'il consigne, quoiqu'il attribue ce déficit aux événements de la navigation déclarés dans son consulat, si d'ailleurs il est trop considérable pour pouvoir être attribué uniquement à cette cause? .....	397
IV <sup>e</sup> Quest. — Une police d'assurance qui renferme la clause que l'assureur prend à sa charge le vice propre de la marchandise est-elle valable, surtout si à l'ins-tant du contrat les assurés avaient la connaissance et les assureurs ne savaient pas que des marchandises de même espèce et de même lieu étaient presque toutes atteintes d'un vice propre de détérioration, cela leur faisait perdre considérablement de leur valeur pendant le voyage? .....	398
V <sup>e</sup> Quest. — L'assuré a-t-il le droit de forcer les assureurs au paiement de la perte, même avant que le produit du sauvetage ait été remis en leur pouvoir? .....	399
VI <sup>e</sup> Quest. — Le capitaine qui a signé le connaissement avec la clause <i>que dit être</i> , est-il responsable du déficit du coulage, lors surtout qu'il justifie l'événe-	

ments de mer qui ont pu causer ou augmenter le coulage? — Dans ce cas, la fin de non-recevoir prescrite par les articles 279 et 286 du Code de commerce est-elle applicable non seulement au dommage matériel, mais encore à un déficit sur la marchandise? .....	400
VII <sup>e</sup> Quest. — La clause franc d'avarie jusqu'à cinq pour cent sur la marchandise sujette à coulage s'applique-t-elle au dommage matériel provenant du coulage plutôt qu'aux dépenses faites pour leur conservation? .....	403
-§ II.—	
Si le navire qui a été assuré pour l'aller et le retour se trouve hors d'état de revenir par vétusté et pourriture, ou s'il est hors d'état de continuer sa navigation, ce vice propre est-il à la charge des assureurs? .....	405
I <sup>re</sup> Quest. — Lorsque l'assuré ne justifie pas que le navire fût en bon état de départ, ni que la voie d'eau qui a causé la perte du corps et des facultés est prouvée d'événements majeurs de la navigation, la perte doit-elle être attribuée au vice propre du navire? .....	410
II <sup>e</sup> Quest. — Lorsqu'il est reconnu, nonobstant les certificats de visite au départ, que le navire était antérieurement à cette époque hors d'état de naviguer, le retard de voyage pendant la relâche nécessaire par le besoin de réparer le navire donne lieu en faveur de l'armateur à la dispense de payer le fret et à des dommages-intérêts contre le fréteur et le capitaine, quoique le navire soit parvenu avec son chargement au lieu de sa destination?	
Mais si des experts nommés par arrêt pour évaluer les dommages et intérêts que les juges ont entendu accorder, déclarent qu'il n'en est pas dû, les juges peuvent, annulant l'expertise, évaluer eux-mêmes les dommages et recourir à de nouveaux experts .....	413
§ III. —	
Si la perte d'une ancre par suite d'un câble rongé ou rouillé, d'une voile ou plusieurs usés, ou si	

	PAG.
le navire déperit, ces événements sont-ils à la charge de l'assureur?.....	416
§ IV. — Si le vice est présumé procéder de la chose telle que la mort des animaux.....	434
SECT. IV. — De la batterie du patron.....	435
1 <sup>re</sup> QUEST. — Les assureurs sur corps, qui ont pris à leur charge la batterie du patron, peuvent-ils être tenus des suites de batterie, lorsque le dommage n'a pas porté directement sur le navire, mais seulement sur la marchandise?.....	440
2 <sup>e</sup> QUEST. — Le capitaine est-il en faute, si le navire ayant besoin d'être réparé en cours de voyage, il se contente de moyens palliatifs et reconnus insuffisants?.....	445
3 <sup>e</sup> QUEST. — La responsabilité de la batterie de patron assurée par les assureurs embrasse, outre les fautes commises par les capitaine et gens de l'équipage, celles des préposés employés par l'armateur aux opérations du déchargement, après que l'équipage et le capitaine ont été congédiés, etc. — Dans ce cas, l'assuré armateur peut-il se prévaloir de la clause par laquelle les assureurs sur corps et facultés lui ont garanti la batterie de patron, pour réclamer d'eux le remboursement des avaries provenues de la faute des journaliers dans l'opération du chargement?.....	449
4 <sup>e</sup> QUEST. — L'ordre de faire assurer à tous risques ne comprend-il pas nécessairement la batterie de patron? Ainsi le commissionnaire qui a reçu de son commettant l'ordre d'expédier une marchandise pour un lieu désigné par premier navire, sans désignation de pavillon, et de faire assurer à tous risques, sans autre explication, n'est point responsable pour avoir chargé la marchandise sur un navire étranger, et avoir fait assurer sans courir le risque de la batterie du patron, si les usages de la place ne permettent pas d'imposer aux assureurs la garantie de ce risque.....	451
5 <sup>e</sup> QUEST. — Lorsqu'un capitaine, après avoir emprunté à la	

	PAG.
Grosse sur son navire pour un voyage désigné, et avoir pris les expéditions pour celle destination de route, conduit le navire dans un autre lieu que celui indiqué dans le contrat, ce capitaine, par ce fait de déviation, commet en cela une batterie ou soustraction frauduleuse du navire au privilège du prêteur, etc.....	455
6 <sup>e</sup> QUEST. — La volonté du capitaine doit seule le diriger dans la conduite de son navire, de telle manière qu'il ne soit pas obligé de déférer à l'ordre qui lui est donné par le chargeur de mettre en mer, lorsque le capitaine juge que le temps est contraire. En conséquence, les assureurs sur marchandises qui ont pris à leur charge la batterie de patron, ne peuvent en attribuer le sinistre à la faute du capitaine, opposer à l'assuré chargeur que le capitaine n'a fait faute qu'en agissant contre sa volonté et d'après les ordres mêmes de l'assuré, si d'ailleurs il n'est pas prouvé qu'il y ait eu violence, et que l'autorité du capitaine à son bord ait été méconnue.....	459
7 <sup>e</sup> QUEST. — Lorsque l'assurance a été prise avec la clause de faire échelle, la circonstance que le capitaine du navire porteur des marchandises assurées en a pris d'autres pour un lieu situé hors de la ligne du voyage assuré, ce fait ne constitue point un changement de route ou une rupture de voyage donnant lieu à la nullité de l'assurance. — Ainsi, lorsque l'assureur a pris à ses risques la batterie de patron, si le connaissance produit par l'assuré concorde, quant à la désignation du voyage, avec la police d'assurance, le fait par le capitaine d'avoir pris des expéditions pour un lieu de destination autre que celui indiqué dans la police, ne constituerait point de sa part à l'égard de l'assuré une batterie à la charge de l'assureur. — Dans ces mêmes circonstances, l'assureur ne peut induire du nouveau voyage ou voyage intermédiaire fait par le navire, une exception de réticence con-	



	PAG.
tre l'assuré, lorsqu'il n'est pas démontré que celui-ci, soit son commissionnaire, en ait eu connaissance.....	450
VIII. Quest.— L'assuré commissionnaire doit être considéré vis-à-vis de l'assureur comme le véritable assuré, et est responsable de toutes les sommes reçues en sa dite qualité, et par suite, en cas de baratterie de patron déclarée par arrêt contre le capitaine et ses complices, à être tenu à la restitution de la somme qu'il a reçue, bien que les assureurs n'eussent fait, lors du paiement de l'assurance et avant la connaissance de la baratterie, aucune réserve ni protestation.....	461
IX. Quest.— On doit entendre par baratterie de patron non seulement les dols et les prévarications du capitaine, mais aussi les fautes résultant de son imprudence et de son incurie; spécialement, lorsque les symptômes d'un incendie se déclarent à bord du navire sans que le foyer en puisse être découvert, le capitaine qui continue à naviguer, au lieu de profiter de la proximité des côtes pour relâcher et se procurer les secours nécessaires, commet une faute grave et inexcusable constituant la baratterie de patron.— Par suite, les assureurs sur corps qui n'ont pas pris à leur charge la baratterie de patron, sont affranchis de la perte de l'incendie. .	463