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 DEUXIÈME.

PREMIÈRE ÉDITION.

MARSEILLE,

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

1847

TABLE DES MATIÈRES.

PAG.

SECT. V.— Des obligations de l'assureur et de l'assuré sur la police d'assurance, faisant suite au chapitre XI.. 5

Ire QUEST.— Si lorsqu'un navire n'a pas été abordé à la première ligne de station des pilotes lamaneurs, le droit de pilotage n'est dû en entier qu'autant que le pilote prouve que la tempête l'a empêché de tenir le large. Mais le temps qui menace de devenir orageux et qui n'est pas à la tempête déclarée, ne dispense pas les pilotes lamaneurs de tenir le large afin d'aborder les navires qui arrivent..... 10

IIe QUEST.— Le mandat légal qui investit le capitaine des actions passives du navire, subsiste-t-il même à l'égard d'un navire en état d'embargo et sous la conduite d'un pilote placé à bord par l'administration? — Par suite, les actes de protestation et de recours signifiés à ce capitaine à raison d'un abordage dans les 24 heures de l'événement sont-ils valables?

Toutefois, et par la mise à bord d'un pilote proposé par l'administration de la marine, la responsabilité relative au dommage causé par l'abordage est-il à la charge de cette administration et non du capitaine?..... 13

IIIe QUEST.— La protestation faite par l'armateur d'un navire abordé, à raison des dommages causés par l'abordage, profite aux consignataires des marchandises transportées par ce navire, et s'il n'est pas nécessaire que les protestations soient faites au nom du capitaine lorsque l'armateur est présent. C'est pourquoi l'armateur est responsable du fait du pilote placé à bord de son navire et chargé de le diriger..... 16

PAG.

IVe QUEST.— Le tribunal de commerce du port où le pilote est immatriculé est compétent exclusivement à celui du port dans les eaux duquel le pilotage a été prolongé, pour statuer sur les difficultés relatives au droit de pilotage et aux salaires du pilote..... 20

Ve QUEST.— L'action en dommages-intérêts dirigée contre un pilote lamaneur, à raison des avaries provenant d'une fausse manœuvre qui lui est reprochée, présente la question préjudicielle de savoir si le pilote s'est conformé aux instructions relatives au lamanage.— En conséquence, cette garantie doit être portée non devant les tribunaux, mais devant l'autorité administrative..... 22

VIe QUEST.— Les tribunaux de commerce sont-ils compétents pour statuer *de plano* sur les actions en garantie dirigées contre les pilotes lamaneurs, à raison des dommages imputés à leur fait dans l'exercice de leurs fonctions? — De telles actions présentent nécessairement la question préjudicielle de savoir si le pilote a enfreint les réglements et instructions du lamanage, et cette question est exclusivement de la compétence de l'autorité administrative.— Dès lors, il y a excès de *pouvoir* de la part du tribunal de commerce qui prononce sur les dommages-intérêts réclamés d'un pilote à raison d'un abordage, au lieu de renvoyer d'abord l'examen de la question préjudicielle à l'autorité administrative..... 25

SECT. VI.— De l'obligation de désigner dans la police les marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière ou diminution..... 31

SECT. VII.— De l'assurance qui a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour du navire..... 47

Ire QUEST.— Dans une assurance à prime liée pour un voyage d'aller et retour, si le capitaine parvenu au premier lieu de destination remet à la voile avec des expéditions pour un autre port que celui où il devait revenir, le fait d'avoir pris de nouvelles expéditions constitue-t-il ou non une rupture de voyage avant le départ (dans le sens de l'art. 352 49

PAG.

du *Code de commerce*), mais un changement de voyage lui-même (dans le sens de l'art. 361)? Rés. aff.)— Y a-t-il changement et non simple raccourcissement de voyage, lorsque le navire se rend dans un lieu moins éloigné que le lieu de destination désigné dans la police d'assurance, mais situé hors de la ligne du voyage assuré? 53

IIe QUEST.— Lorsqu'une assurance est faite pour un voyage d'aller et de retour d'un port à un autre avec la clause de toucher et faire échelle, y a-t-il rupture ou changement de voyage, et par conséquent y a-t-il lieu de prononcer la nullité de l'assurance, lorsque le capitaine du navire assuré a pris ses expéditions pour un port intermédiaire, mais sur la route directe du voyage assuré, et s'est ensuite rendu de ce port à celui désigné dans la police comme terme du voyage? 63

SECT. VIII.— Des assurances et réassurances consenties pour une somme excédant la valeur des effets chargés sur le navire.... 68

Ire QUEST.—Dans le cas d'une assurance faite pour une somme déterminée sur le chargement d'un navire, mais où la police énonce que le chargement est divisé en séries de tel prix chacune, les assureurs peuvent-ils se prévaloir de l'indication partielle de la valeur des séries pour établir l'évaluation du chargement au dessous de la valeur réelle?

Dans ce cas, les juges doivent-ils, et nonobstant les valeurs indiquées dans la police, ordonner la communication des factures du chargement pour connaître sa valeur réelle? 77

IIe QUEST.— Si l'évaluation conventionnelle des marchandises assurées ne peut être attaquée par les assureurs qu'autant qu'ils prouvent qu'elle est exagérée et déguise l'assurance d'un profit assuré pour qu'il y ait exagération, il faut que l'évaluation excède la valeur véritable que la marchandise représentait pour l'assuré, c'est-à-dire, non-seulement le prix d'achat, mais encore les droits payés, les frais ordinaires de mise à bord, les frais généraux de l'expédition et les divers éléments dont se compose, indépendamment du profit espéré, le prix réel de la marchandise au moment de la perte.... 83

PAG.

SECT. IX.— S'il pouvait arriver que sans fraude de l'assuré, les marchandises assurées n'eussent point été chargées ou qu'elles ne fussent pas d'une valeur égale à la somme portée par la police, et que cette insuffisance fût le résultat d'une simple erreur, comment doit-on procéder? 88

SECT. X.— Dans le cas de plusieurs assurances faites sans fraude sur le même objet, quel est le ristourne que la loi accorde aux assureurs, si le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés? 92

SECT. XI. — Lorsque diverses assurances sont faites sur partie des effets assurés et qu'elles se perdent, comment l'assuré devra-t-il être payé de sa perte? 106

SECT. XII.— Lorsque les assurances ont eu lieu sur plusieurs navires que la police a dénommés 111

SECT. XIII.— De la faculté que l'assuré a réservée au capitaine de faire échelle ou escale pour compter ou décharger son chargement, et à cet effet de dérouter et d'entrer dans plusieurs ports 115

Ire QUEST.— L'autorisation de faire échelle contenue dans les clauses imprimées de la police ne peut s'entendre que des échelles qui ont pour objet d'accomplir le voyage désigné, et non de celles qui entrent dans la spéculation des assureurs.

2° Spécialement, lorsqu'il est constant que le navire, avant de se rendre au lieu de destination indiqué dans la police, devait, d'après les intentions de l'assuré, relâcher dans un lieu intermédiaire et y débarquer une partie des facultés assurées, la dissimulation de cette relâche ainsi préméditée est-elle une réticence donnant lieu à l'annulation de l'assurance?

3° Par suite, si le navire, après avoir relâché et débarqué des marchandises, et après avoir quitté le lieu de la relâche, périt avec le reste de la car-

PAG.

gaison assurée, l'assuré est-il sans droits pour répéter de l'assureur le montant de la perte?..... 130

SECT. XIV.— De l'assurance faite pour un temps limité..... 139

Ire QUEST.— Le propriétaire qui, après avoir fait assurer son vaisseau pour un temps limité, sans destination de voyage, le fait servir à un commerce interlope soit de contrebande en pays étranger, aggrave par là les risques maritimes des assureurs, de telle sorte que le contrat d'assurance doit être annulé pour cause de réticence, si la destination de contrebande n'a point été déclarée dans la police; si l'assurance, dans ce cas, bien que la destination en contrebande n'ait pas été déclarée, si, à l'époque de la signature du contrat, l'assuré ne connaissait pas la nature du chargement opéré ou à opérer, et surtout si le sinistre n'a point été le suite du fait de contrebande. — Ainsi, si la résolution d'une assurance faite pour un temps fixe et pour un autre temps au *prorata* est facultative à l'assuré, sans le concours des assureurs, après l'expiration du temps fixé, et la volonté de résoudre est suffisamment manifestée par cela seul qu'une nouvelle assurance a été prise?..... 144

IIe QUEST.— L'assurance faite pour un temps limité comprend-elle tous les voyages qui ont eu lieu dans l'espace déterminé par la police, de telle sorte que la prime soit indivisible, et, dans ce cas, l'assureur a-t-il un privilége sur le prix du navire pour le temps limité?..... 154

IIIe QUEST. — Si dans une assurance à terme et à prime liée sur corps de navire, il est stipulé : 1° Que le change maritime des emprunts à la grosse contractés en cours de voyage pour réparations et frais extraordinaires ne seront à la charge de l'assureur que jusqu'au lieu de destination, et que tous emprunts faits en ce lieu lui demeureront étrangers; 2° qu'il sera fait un réglement d'avarie particulier de chaque voyage dont les risques commenceront du jour où le navire aura été démarré, et finiront cinq

PAG.

jours après l'arrivée à l'ancrage à un lieu de destination; le port où le navire aborde, pendant le temps fixé pour la durée de l'assurance, pour prendre un chargement et non en relâche forcée, doit-il être considéré, d'après les termes particuliers du contrat, comme lieu de destination?

Par suite, l'assureur ne doit-il supporter que la part d'avaries qui le concerne, sans être de rien tenu, quant au change maritime, de l'emprunt contracté au même lieu pour faire face aux réparations que le navire y reçoit?— Dans de telles circonstances, est-ce à l'assuré à faire les avances et à mettre le capitaine à même de subvenir aux dépenses?..... 157

IVe QUEST.— Si dans une assurance sur corps faite pour un temps limité de navigation à prime liée et pour une somme déterminée, avec une stipulation, d'une part, que chaque voyage du navire pendant la durée du voyage sera l'objet d'un réglement partiel, et, d'autre part, que les assureurs ne peuvent, en aucun cas, être tenus de payer au delà de la somme assurée, faut-il entendre que l'assureur est obligé pour autant de fois la somme assurée qu'il y a de voyages effectués, et par suite, que l'assuré, après avoir été payé des avaries éprouvées dans un précédent voyage, peut, en cas de perte du navire dans le dernier voyage, réclamer le paiement intégral de la somme assurée?— Ou faut-il entendre, au contraire, qu'une seule somme est promise pour toute la durée de l'assurance, et, par suite, que les sommes payées pour avaries lors du réglement d'un voyage antérieur doivent être déduites du montant de la somme assurée, en cas de perte survenue dans un voyage subséquent?— En conséquence, l'assureur qui, par erreur, a payé la somme assurée sans opérer cette déduction, a-t-il le droit de répéter de l'assuré l'excédant que celui-ci a reçu?..... 162

SECT. XV.— Du voyage plus éloigné ou de celui raccourci... 166

PAG.

SECT. XVI.— Des assurances faites après la perte ou l'arrivée des objets assurés..... 174

SECT. XVII.— De la présomption qu'avant la signature du contrat d'assurance, l'assuré a pu être informé de la perte de l'objet assuré dans la police..... 177

SECT. XVIII. — De l'assurance faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles..... 182

Ire QUEST. — L'assurance faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles et sur facultés déjà perdues est valable, si l'assuré qui ignorait l'événement au moment où il a donné l'ordre de faire assurer, et qui le connaissait lors de la signature de la police, a fait tout ce qu'il a pu, mais n'a pu être à temps pour révoquer l'ordre ?

En pareil cas, la nullité du contrat ne peut être prononcée qu'autant que l'assuré serait de mauvaise foi, c'est-à-dire, qu'il aurait connu l'événement au moment de l'ordre, ou que ne l'ayant connu qu'après l'ordre donné, il n'aurait pas fait toutes les diligences pour le révoquer et pour empêcher la confection du contrat..... 195

SECT. XIX.— Du paiement, tant de la part de l'assureur que de l'assuré, d'une somme double de la prime convenue en cas de preuve de dol ou de fraude, et des poursuites correctionnelles qui peuvent être prononcées dans cette occasion..... 200

CHAP. XII. — Du délaissement ou abandon du navire en cas de sinistre..... 222

SECT. Ire.— Des divers cas où l'assuré peut délaisser à l'assureur les effets assurés..... 225

§ Ier.— Du délaissement en cas de prise..... 226

§ II. — Du délaissement en cas de naufrage..... 228

§ III. — Du délaissement par échouement avec bris..... 231

§ IV. — Du délaissement dans le cas d'innavigabilité ou fortune de mer..... 235

§ V. — Du délaissement dans le cas d'arrêt d'une puissance étrangère..... 238

§ VI. — Du délaissement dans le cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins aux trois quarts..... 242

PAG.

Ire QUEST.— Si suivant le droit commun l'abandon des facultés assurées est définitivement ouverte en faveur de l'assuré, dès l'instant où l'un des cas de sinistre majeur déterminés par l'art. 309 du Code de commerce vient à se réaliser, n'importe qu'il y ait ultérieurement sauvetage, et quelle que soit l'importance de ce sauvetage; en ce cas, est-ce déroger au droit commun sur ce point que de stipuler dans la police d'assurance que l'abandon des facultés assurées ne pourra être fait que dans l'hypothèse où la perte ou la détérioration des objets assurés excède les trois quarts ?..... 246

SECT. II. — Le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé..... 254

SECT. III.— Quels sont les dommages réputés avaries, et comment ils se règlent entre les assureurs et les assurés..... 257

SECT. IV.— Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel..... 258

SECT. V.— Des délais dans lequel le délaissement doit être effectué, et des formes à suivre à cet effet..... 262

Ire QUEST.— L'assuré est-il soumis à la double obligation de former sa demande en délaissement dans les délais fixés par l'art. 373 et de l'intenter par une action en justice?..... 268

SECT. VI.— Cas où l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs les avis qu'il a reçus des accidents arrivés au navire assuré, pour pouvoir faire le délaissement s'il y a lieu; et dans quel délai la signification doit être faite après la réception de cet avis.. 279

SECT. VII.— Du délaissement par défaut de nouvelles..... 284

SECT. VIII. — Du délaissement dans le cas d'une assurance pour le temps limité..... 286

SECT. IX.— Quels sont les voyages réputés de long cours... 287

SECT. X.— De la faculté qu'ont les assurés de faire le délaissement, conformément à l'art. 374, ou avec sommation à l'assuré dans le délai porté par la police. 291

SECT. XI.— De la déclaration qu'est tenu de faire l'assuré aux assureurs en faisant le délaissement, et de

PAG.

leur faire connaître toutes les assurances faites, même celles qu'il a ordonnées et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises..... 292

SECT. XII.— En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance..... 298

SECT. XIII.— De l'obligation à laquelle est tenu l'assuré, lorsque le navire fait naufrage, et du sauvetage des objets assurés..... 302

SECT. XIV.— Du paiement de l'assurance après le délaissement..... 309

SECT. XV.— De l'époque où les actes justificatifs du chargement et de la perte doivent être signifiés à l'assureur, afin de recevoir le paiement du montant de l'assurance..... 309

SECT. XVI.— Si l'assureur est admis à faire la preuve des faits contraires à ceux consignés dans les attestations.. 312

SECT. XVII.— De quelle époque les effets assurés appartiennent-ils à l'assureur..... 314

SECT. XVIII.— Du fret des marchandises sauvées; en cas de délaissement, à qui il appartient..... 317

Ire QUEST.— Quand, dans un voyage d'aller et retour d'un navire, il y a eu assurance distincte et séparée pour le retour, les loyers et gages des gens de l'équipage pour l'aller restent à la charge de l'armateur assuré, bien que ces loyers, au cas de naufrage suivi de délaissement, doivent, comme loyers de retour, être prélevés par privilége sur les débris et le fret du navire appartenant aux assureurs..... 319

IIe QUEST.— Le droit des assureurs, dans le cas de délaissement du navire après naufrage, ne s'étend point aux frets acquis et gagnés dans le cours de la navigation; l'art. 386 du Code de commerce ne leur accorde que le fret des marchandises qui ont été exposées au sinistre et qui ont été sauvées..... 324

SECT. XIX.— Du délai dans lequel l'assuré fixe à l'assureur la signification dans le cas d'arrêt de la part d'une puissance..... 337

PAG.

SECT. XX.— Des diligences que doivent faire les assurés pour obtenir la main levée des effets arrêtés..... 339

SECT. XXI.— Cas où le délaissement ne peut être fait si le navire échoué peut être relevé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.. 341

Ire QUEST. — Si le navire peut être remis à flot pour un voyage différent de celui du projet, le délaissement peut-il avoir lieu?— L'affirmative a aussi été décidée par l'arrêt suivant de la cour royale de Paris. 342

SECT. XXII.— Du délai dans lequel l'assuré doit faire aux assureurs la notification de l'innavigabilité du navire..... 346

Ire QUEST.— Si lorsqu'un navire français forcé de relâcher par fortune de mer dans un port où il n'existait ni tribunal ni consul d'aucune nation d'Europe, ni aucune maison de commerce ou aucun secours pour faire au navire les réparations sans lesquelles il ne pouvait reprendre la mer, le navire doit être réputé dans un état d'innavigabilité donnant lieu au délaissement?..... 347

SECT. XXIII. — De la notification que doit faire l'assuré, si le navire a été déclaré innavigable..... 350

SECT. XXIV.— Savoir si l'assureur court le risque des marchandises chargées sur un autre navire que celui sur lequel elles avaient été primitivement embarquées..... 352

SECT. XXV.— L'assureur doit-il être tenu en outre des avaries des frais de déchargement et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises?..... 353

SECT. XXVI.— Du cas où le capitaine d'un navire naufragé n'a pu trouver un nouveau navire pour faire transborder les marchandises, et, par ce défaut, de la faculté donnée à l'assuré de faire le délaissement. 359

SECT. XXVII.— Du rachat ou rançon, et de la composition d'un navire capturé par des corsaires ou par les ennemis de l'état..... 360

SECT. XXVIII.— De la faculté qu'a l'assuré de prendre le rachat ou soit la composition à son compte..... 364

PAG.

CHAP. XIII.— Sur l'abandon du navire et du fret et pour la responsabilité des propriétaires du navire..... 369

SECT. Ire.— La loi du 15 juin 1841 sur la responsabilité des propriétaires de navires..... 377

§ Ier. — De la division de la loi unique, et ce qu'entend le nouvel article 216 du *Code de commerce modifié*... 379

§ II. — Quelles sont les formalités qui doivent être remplies par le capitaine d'après le nouvel article 234 du *Code de Commerce*, s'il y a nécessité de radoub ou d'achats de victuailles pendant le voyage ? 383

§ III. — Si le capitaine a été contraint de vendre des marchandises pendant le voyage pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes, par qui le fret est-il dû? 385

CHAP. XIV.— Résumé des fins non-recevoir et prescriptions. 378

SECT. Ire.— Des fins de non-recevoir..... *id.*

SECT. II. — Des prescriptions..... 304

CHAP. XV.— De la juridiction et de la compétence maritime.. 403

SECT. Ire.— De la compétence sous les rapports des condamnations..... 407

SECT. II.— Comment doit-on introduire une instance en matière maritime?..... 408

CHAP. XVI.— De l'arbitrage en matière d'assurance..... 413

CHAP. XVII.— Quelles sont les conditions de capacité qu'il faut avoir pour pouvoir intervenir comme partie dans une police d'assurance ? 420

— Police d'assurance maritime du cercle d'assurance maritime..... 428

— Police d'assurance, de la compagnie d'assurance de Marseille..... 439

— Instructions générales pour les correspondants des assureurs maritimes..... 440

— Observations sur les pouvoirs ci-dessus à donner aux correspondants..... 445

— Explication des termes qu'on emploie dans les matières d'assurance, dans le Code de commerce et d'après d'autres dictionnaires..... 449

FIN DE LA TABLE.