FÉDÉRATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

26, Bd HAUSSMANN, 75311 PARIS CEDEX 09 - TÉLÉPHONE : 01 42 47 90 00

TÉLÉCOPIE : 01 42 47 93 11 - INTERNET : http://www.ffsa.fr/

Modèle de Clause 89 « navires transporteurs » Versions française et anglaise

La Commission des Assurances Transports a approuvé la version en anglais de la clause 89 « navires transporteurs » du 25 avril 2004.

A l'occasion de la traduction de ce modèle de clause, des corrections de forme ont été apportées à la version en français, également approuvées par la COMAT.

Vous trouverez ci-joint le texte de ces deux clauses.

Ces modèles de clauses sont établis et diffusés à titre indicatif et que les sociétés peuvent convenir de conditions différentes.

Les sociétés qui le souhaitent peuvent, pour tous travaux d'impression concernant ces modèles de clauses, s'adresser à :

SEDDITA, 17, rue Henri Monnier - 75009 Paris
Fax : 01.40.22.06.69 - E-mail : info@seddita.com - Site web : www.seddita.com

CLAUSE 89 – Navires transporteurs

Par dérogation aux dispositions des articles 2 et 3-2° des Conditions Générales et de l'article 4-3° des Dispositions Spéciales aux Polices d'Abonnement, et moyennant le paiement de surprimes d'âge, de tonnage et de pavillon, sont tenus couverts les seuls chargements faits sur tous navires affrétés pour le compte de l'assuré,

a) âgés de moins de 20 ans et

b) classés à la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.) et

c) dont l'armateur a certifié avoir satisfait à toutes les recommandations ou exigences du Registre de Classification du navire et

d) dont l'armateur peut justifier d'une garantie souscrite avant le commencement d'exécution de la charte-partie soit auprès d'un assureur couvrant sa responsabilité vis-à-vis de la marchandise, soit auprès d'un P & I Club, notoirement connus et solvables et

e) détenant le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate") et dont la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le Code international de gestion de la sécurité dit "Code ISM". (*Le terme "Compagnie" désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM*).

L'absence de détention de ces documents est toujours opposable à l'assuré ou au porteur des documents d'assurance.

L'assuré pour le compte duquel l'affrètement du navire a été conclu est réputé connaître la situation effective du navire au regard de la réglementation du Code ISM, la preuve contraire n'étant pas recevable ; en conséquence il n'est pas fait application de l'article 3, paragraphe 2, alinéa 3 des Conditions Générales.

Pour les navires âgés de 20 ans à 25 ans, la garantie d'assurance pourra être donnée à condition qu'une déclaration préalable à l'exécution de la charte-partie en soit faite à l'assureur et que celui-ci ait donné son accord, l'assureur se réservant en outre la possibilité de demander une expertise du navire aux frais de l'assuré.

Il n'est pas pour autant dérogé aux dispositions des alinéas b) à e) ci-dessus.

25.10.04
mod. 14.05.07
M-07-039

Ce modèle de clause est établi et diffusé à titre seulement indicatif ; les sociétés peuvent convenir de conditions différentes.

CLAUSE 89 – Carrying vessels

Notwithstanding the provisions of Article 2 and Article 3-2° of the General Conditions and Article 4-3° of the Special Provisions for Open Policies, the shipments carried on vessels chartered on behalf of the Assured are held covered subject to the payment of additional premiums based on the age, tonnage or flag of the carrying vessels.

On condition that they are:

a) under 20 years of age and

b) classed under the highest classification issued by a Classification Society full member of the International Association of Classification Societies (I.A.C.S.) and

c) in accordance with the recommendations or requirements of the Register of Classification of the vessel and

d) provided that the shipowner can prove that the insurance effected prior to the inception of the charter period either with a first-class reliable insurer or P&I Club, covering the shipowner's liability in respect of cargo

e) holding the "Safety Management Certificate" and provided that the "Document of Compliance" is held by their Company, as required under the SOLAS Convention 1974 as amended, establishing the International Safety Management (ISM) Code. (*"Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code")*.

The absence of such document shall always be opposable to the Assured or to the holder of any documents referring to the charter party.

The Assured on behalf of whom the charter party has been concluded or the above-mentioned holder is expected to be privy to the vessel's compliance with the ISM Code requirements, the proof to the contrary not being receivable. As a consequence, Article 3-2°, paragraph 3 of the standard conditions becomes void.

As regards vessels between 20 years and 25 years of age, cover may be provided but only if the insurer was advised of the existing charter party prior to its inception, subject always to the insurer's approval and, if the latter requires so, subject to a survey at the expense of the Assured.

This does not mean that the provisions set out in sub-paragraphs b) should not be complied with.

25.10.04
mod. 14.05.07

This document is a translation of the French Clause 89 - Carrying vessels. It is issued for the convenience of the parties to the contract, being understood that, in case of difference of interpretation, the French text shall have precedence over this translation.