

Nom de la clause : Règlement Général sur les Assurances Maritimes de Hambourg

Objet de la Clause :

Catégorie : Législation

Numéro : **Date :** 1867 (comprenant les modifications entre 1867 et 1903

Pays d'origine : Allemagne **Emetteur :**

Commentaires :

Ce texte est extrait de la Revue Internationale de Droit Comparé (ou Revue Dor), 16^{ième} année (1900-1901), pages 122 et suivantes (4 articles en tout).

Nous publions ce texte grâce à CHEVREAU & LAVIE qui nous ont laissé accéder à leur bibliothèque.

Merci à eux et bonne lecture.

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "Readers are cautioned that the case summaries, papers and other material on this site are for information purposes only. They are not intended as legal advice and should not be relied upon as legal advice. If you require legal advice then you should consult a lawyer within your jurisdiction. www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

Titre premier

Principes généraux

Section 1 – Des choses qui peuvent être assurées

Article premier - Tout intérêt appréciable en argent qu'une personne peut avoir à ce que le navire ou la cargaison échappent aux périls de la navigation maritime peut faire l'objet d'une assurance maritime.

Article 2 - Entre autres, peuvent être assurés : le navire, le fret, le prix des passages, les marchandises, les sommes prêtées à la grosse, les frais d'avarie, les autres créances qui ont pour garantie le navire, le fret, le prix des passages où la cargaison, le profit espéré de l'arrivée des marchandises à destination, les commissions et courtages à gagner, le risque assuré par l'assureur, ce qui constitue la réassurance.

L'assurance d'une de ces choses ne comprend pas celle des autres. Par suite, celui qui contracte une assurance doit faire attention d'indiquer exactement dans le contrat l'intérêt qu'il veut faire assurer, c'est-à-dire l'objet de l'assurance. Une assurance dont l'objet n'est pas nettement déterminé ne lie pas l'assureur.

Article 3 - Les salaires du capitaine et de l'équipage ne peuvent faire l'objet d'une assurance (voir article 53).

Section 2 -- des personnes qui peuvent assurer et de l'assurance pour compte personnel ou pour compte d'autrui.

Article 4 – La personne qui contracte avec l'assureur peut assurer soit son propre intérêt : c'est l'assurance pour compte personnel : soit l'intérêt d'un tiers : c'est l'assurance pour compte d'autrui ; dans ce dernier cas l'assurance peut être conclue avec ou sans désignation de la personne de l'assuré.

On ne peut pas indiquer si l'assurance est faite pour compte personnel ou pour compte d'autrui : c'est alors une assurance pour le compte de qui il appartiendra. S'il arrive qu'une assurance conclue « pour compte de qui il appartiendra » soit au profit d'autrui, ce sont les règles de l'assurance pour compte d'autrui qu'il faut suivre.

L'assurance est considérée comme conclue pour le compte personnel de celui qui l'a contractée lorsqu'il ne résulte pas du contrat qu'elle a été faite pour compte d'autrui ou pour compte de qui il appartiendra.

L'assurance n'est valable qu'autant que celui au profit de qui elle est faite a un intérêt sur la chose assurée. L'assurance au pari et les assurances dénommées *policies d'honneur* sont de nul effet (voir article 9).

Article 5 : L'assurance pour compte d'autrui ne lie l'assureur que si la personne qui contracte a été autorisée à le faire par l'assuré, que le mandat soit exprès ou tacite et résulte des circonstances, ou si le défaut d'un tel mandat a été dénoncé à l'assureur par le contractant lors de la conclusion de l'assurance.

Si cette déclaration a été omise, le défaut de mandat ne peut être suppléé par l'acceptation postérieure de l'assurance faite par l'assuré.

Si, au contraire, elle a été faite, l'assureur est et demeure obligé, bien que l'acceptation postérieure du contrat par l'assuré, qui aurait dû déjà être faite, ne soit pas encore intervenue. Cependant l'assureur n'est tenu à aucun paiement en vertu du contrat tant que ce dernier n'a pas été accepté par l'assuré.

L'assureur qui, d'après les dispositions de cet article, n'est pas obligé par le contrat d'assurance, a cependant droit à la prime entière, même s'il veut exciper de la nullité de ce contrat.

Article 6 – Si l'assurance est conclue par un mandataire, par un gérant d'affaires sans mandat (negotiorum gestor) ou par un représentant quelconque de l'assuré au nom de ce dernier, au sens de ce Règlement général sur les assurances le mandataire n'est pas considéré comme partie contractante et l'assurance elle-même n'est pas regardée comme faite pour compte d'autrui.

En cas de doute, est censée faite pour compte d'autrui une assurance qui garantit l'intérêt d'un tiers dont le nom a été indiqué à l'assureur.

Section III – De la forme du contrat

Article 7 : L'écrit n'est pas nécessaire à la validité d'un contrat d'assurance.

Toutefois, l'assureur est obligé de délivrer à celui avec lequel il contracte, sur sa demande, un acte constatant l'assurance et signé par lui, c'est-à-dire une police.

Section IV – De l'influence qu'exerce sur la validité de l'assurance le fait que, au moment de la conclusion du contrat, un dommage est déjà survenu ou n'est plus possible.

Article 8 – N'exerce aucune influence sur la validité du contrat d'assurance le fait qu'au moment de la conclusion de ce contrat la survenance d'un dommage dont répond l'assureur n'est plus possible ou qu'il s'est déjà produit.

Si, cependant, les deux parties ont eu connaissance de ce fait, le contrat est nul comme assurance.

Si l'assureur seul sait que l'avarie dont il doit répondre ne peut plus avoir lieu, ou si la personne qui a contracté avec lui avait déjà connaissance de la survenance de cette avarie, le contrat ne lie pas celle des parties qui ne savait rien. Dans le deuxième cas, l'assureur, même s'il excipe de la nullité de l'assurance, a droit à la prime entière.

Sont à suivre, dans le cas d'une assurance conclue par mandataire pour celui qui contracte, les prescriptions du deuxième alinéa de l'article 29 ; dans le cas d'une assurance pour compte d'autrui, celles de l'article 30, et, si l'assurance porte sur plusieurs objets ou sur un ensemble d'objets, celles de l'article 33.

Section V – De la valeur assurable en général.

Article 9 – La valeur totale de l'objet assuré est sa valeur d'assurance. La somme assurée ne peut dépasser la valeur d'assurance. Pour la partie de la somme assurée qui excède la valeur assurable, dans l'assurance exagérée, l'assurance est nulle.

Section VI – Du concours de plusieurs assurances. De la double assurance. De l'obligation proportionnelle des assureurs pour partie.

Article 10 – Lorsque diverses assurances sont conclues simultanément sur un même objet, et que le total des sommes assurées dépasse la valeur assurable, tous les assureurs ensemble ne sont tenus que jusqu'à concurrence de cette valeur assurable, et chacun d'eux est tenu de cette même valeur en proportion de la somme qu'il a souscrite dans l'ensemble des sommes assurées (v article 15). Dans le doute, la présomption est que les contrats ont été faits en même temps. Plusieurs contrats d'assurance, pour lesquels une police collective a été délivrée, de même que plusieurs contrats faits le même jour, sont réputés conclus simultanément.

Article 11 – Si un objet déjà assuré pour sa pleine valeur, l'est encore une fois, l'assurance postérieure est nulle en tant qu'elle porte sur le temps et sur les risques déjà assurés : il y a double assurance.

Si la première assurance ne couvre pas la valeur entière de l'objet, la seconde est valable, en tant qu'elle porte sur le même temps et sur les mêmes risques, mais seulement pour le complément de la valeur qui n'était pas assuré.

Article 12 – La seconde assurance est valable, malgré l'existence d'une assurance antérieure :

1. Lorsqu'il a été convenu, lors de la conclusion de cette seconde convention, avec l'assureur que les droits conférés à l'assuré par la première assurance lui seraient transférés ;
2. Si la seconde assurance a été conclue à la condition que l'assureur ne serait tenu que dans la mesure où, par suite de l'insolvabilité du premier assureur, l'assuré n'aurait pas été désintéressé, et où le premier contrat serait annulé ;
3. Si le premier assureur est, par la notification de renonciation à lui faite par l'assuré, délié de ses obligations, dans la mesure nécessaire pour éviter la double assurance, et pourvu que le second assureur, lors de la conclusion du contrat, ait été dûment avisé de ce fait. Toutefois, la prime entière est due dans ce cas au premier assureur quand même il serait dégagé de ses obligations.

Article 13 – Au cas de double assurance ce n'est pas la première qui est valable, mais bien la seconde, si la première a été conclue pour compte d'autrui et sans mandat (voir article 5), tandis que la seconde l'a été par l'assuré lui-même, pourvu qu'en pareil cas l'assuré, lors de la conclusion de cette dernière assurance, n'ait pas eu connaissance de la première, ou bien qu'au moment de contracter la seconde, il ait déclaré à l'assureur qu'il renonce à la première. Dans ce cas, les droits du premier assureur à l'égard de la prime sont réglés par les articles 155 et 156.

Article 14 – Si plusieurs assurances sont conclues simultanément ou l'une après l'autre, une renonciation postérieure aux droits acquis contre l'un des assureurs n'a aucune influence sur les droits et obligations des autres.

Article 15 – Si la somme assurée n'atteint pas la valeur assurable, ou si dans une assurance avec valeur agréée (voir article 16) elle représente seulement une partie de la valeur agréée, l'assureur, en cas de survenance d'un dommage couvert par l'assurance, est responsable du montant du préjudice, mais seulement dans la proportion de la somme assurée par rapport à valeur assurable ou agréée (voir article 10).

Section VII – Des Assurances avec valeur agréée

Article 16 – S'il a été convenu entre les contractants que la valeur assurable serait fixée à une somme déterminée, c'est à dire, si l'assurance est faite avec valeur agréée, cette somme est pour les parties la valeur assurable.

Cependant, l'assureur est fondé à exiger une diminution de la valeur, s'il prouve qu'elle est de beaucoup exagérée. Le rapport entre la somme assurée et la valeur agréée, qui détermine la mesure de l'obligation de l'assureur (voir article 15), reste le même au cas de réduction de cette valeur.

Si l'on a évalué le profit espéré, l'assureur, au cas de contestation de la valeur agréée, doit prouver qu'elle dépassait le montant du gain qu'il était possible de prévoir lors de la conclusion du contrat, d'après les calculs du commerce. La même règle s'applique à l'assurance des commissions ou autres avantages espérés des choses qui sont exposées aux risques maritimes.

La police qui contient la clause « valeur provisoire », aussi longtemps que cette valeur n'a pas été définitivement fixée, doit être considérée non pas comme une police avec valeur agréée, mais comme une police ouverte.

Dans une assurance sur fret la valeur agréée n'a d'autre portée que de préciser l'étendue de l'obligation de l'assureur (voir article 15). En cas d'avarie (voir article 110,137), l'assuré, nonobstant l'évaluation, doit justifier à l'assureur du montant du fret convenu et éventuellement du fret d'usage. Pour dégager l'assuré de cette obligation, il faut une clause expresse (voir article 148).

Article 17 – Si dans un même contrat plusieurs objets ou un ensemble d'objets sont compris dans la somme globale assurée, mais que pour quelques uns une valeur spéciale ait été agréée, ceux pour lesquels cette valeur spéciale a été agréée, sont considérés comme assurés séparément.

Section VIII – De la valeur assurable des choses faisant l'objet d'une assurance, prise en particulier.

Article 18 – La valeur assurable du navire, si les parties n'ont pas convenu d'une autre base d'évaluation, est la valeur qu'ont le navire et ses apparaux (v Code de Commerce § 478) au moment où les risques commencent à courir pour l'assureur.

Article 19 – Les frais d'armement, les loyers de l'équipage et les frais de l'assurance du fret peuvent être assurés avec le navire ou séparément, dans la mesure où ils n'ont pas été déjà assurés par l'assurance du fret brut. L'assurance du navire ne comprend ces dépenses qu'en vertu d'une clause expresse.

Article 20 – Le fret peut être assuré pour sa valeur brute, dans la mesure où cette valeur n'est pas déjà comprise dans l'assurance des frais d'armement, des loyers et des frais d'assurance (voir article 19).

La valeur assurable du fret est le montant du fret stipulé dans les contrats d'affrètement, ou le fret d'usage, lorsqu'aucun fret n'a été déterminé, ou pour les marchandises chargées sur le navire pour le compte de l'armateur (Voir Code de Commerce § 619)

La partie du fret qu'en vertu du contrat d'affrètement l'affrèteur a dû payer d'avance, sans que le fréteur soit tenu à restitution, au cas où aucun fret ne serait dû, ne doit pas être comprise dans la valeur assurable du fret.

Article 21 – S'il n'a pas été stipulé dans le contrat que c'est le fret entier ou seulement une partie qui est assurée, l'assurance vaut pour le fret total.

S'il n'est pas précisé que c'est le fret brut ou le fret net que l'on assure, l'assurance vaut pour le fret brut.

Si c'est le fret net qu'on est convenu d'assurer, à défaut de convention contraire, les deux tiers du fret brut représentent le fret net.

Si l'on comprend dans une même somme assurée le fret d'aller et le fret de retour, sans déterminer la partie de la somme assurée appliquée au fret de retour, un tiers de cette somme est affectée au fret d'aller, les deux autres au fret de retour.

Article 22 – La valeur assurable des marchandises, si les parties n'ont pas convenu d'une autre base d'évaluation, est la valeur qu'elles ont au lieu et au temps du chargement, augmentée de tous les frais jusqu'à bord, y compris les frais d'assurance.

Il faut, toutefois, une convention spéciale pour y comprendre le fret, ainsi que les frais faits pendant le transport et au port de destination.

Ces prescriptions s'appliquent au cas où la valeur assurable des marchandises est agréée.

Article 23 – Si les frais d'armement ou les loyers sont soit assurés séparément, soit compris dans l'assurance du fret brut, ou si, dans l'assurance des marchandises, le fret, les frais faits pendant le voyage et au port de destination ont été compris, l'assureur ne doit aucune indemnité pour la partie de ces frais économisée à la suite d'un sinistre. Mais, en pareil cas, doit être ristournée pour moitié la prime correspondant à la partie économisée de ces frais.

Article 24 – Ne doivent pas être considérés comme compris dans l'assurance sur facultés, même si la valeur assurable des marchandises a été agréée, le profit espéré ou les commissions et courtages, à moins d'une clause spéciale.

Dans une assurance sur facultés comprenant le profit espéré lorsque la valeur assurable totale est agréée, à défaut d'indication de la partie de la valeur agréée afférente au profit espéré, 10 p.100 de la valeur assurable des marchandises doivent être considérés comme applicables au profit espéré.

Dans une assurance sur facultés comprenant le profit espéré, lorsque la valeur assurable n'est pas agréée, 10 p.100 de la valeur assurable des marchandises (voir article 22) doivent être considérés comme applicables au profit espéré.

Les prescriptions de cet alinéa sont applicables au cas où l'assurance comprend les commissions et courtages, mais avec une différence que l'affectation sera de 2 p.100 au lieu de 10 p.100.

Article 25 – Si le profit espéré ou si les commissions et courtages sont isolément assurés, mais que la valeur assurable ne soit pas agréée, on doit considérer, en cas de doute, que la somme assurée vaut comme évaluation de la valeur assurable.

Article 26 – Le créancier peut faire assurer les sommes par lui prêtées à la grosse, y compris la prime de grosse, mais non la prime d'assurance.

Si l'on n'a pas indiqué dans une assurance sur sommes prêtées à la grosse l'objet affecté à la garantie du prêt, l'assureur est en droit de présumer que le prêteur à la grosse a garantie sur le navire, le fret et la cargaison.

Si, en fait, toutes ces valeurs ne sont pas affectées à la garantie du prêt, l'assuré ne peut réclamer à l'assureur une indemnité qu'autant que les valeurs non affectées à sa garantie auraient été

insuffisantes pour couvrir le montant du prêt. C'est à l'assuré qu'incombe la preuve de cette insuffisance (Voir article 41).

Section IX – De la subrogation de l'assureur, qui a payé, aux droits de l'assuré.

Article 27 – Si l'assureur a rempli ses obligations, il est subrogé aux droits de l'assuré contre les tiers, dans la mesure où l'assuré est fondé à exiger d'un tiers la réparation du dommage payé par l'assuré, sans préjudice, toutefois, des prescriptions du deuxième alinéa du § 775 et du deuxième alinéa du § 777 du Code de Commerce.

L'assuré est tenu de délivrer, sur sa demande, à l'assureur et aux frais de ce dernier une quittance authentique contenant subrogation à ses droits contre les tiers.

L'assuré est responsable de tout acte de nature à porter à ces droits.

Addition à l'article 27 : Ne nuisent pas à l'assuré, dont les marchandises sont chargées sur navires à vapeur, les clauses contenues dans les connaissements ou chartes-parties, par lesquelles les armateurs s'exonèrent, dans quelque mesure que ce soit, de la responsabilité que la loi leur impose à l'égard des intéressés sur la cargaison pour l'exécution du contrat de transport. Toutefois, l'acceptation de ces clauses ne met pas à la charge des assureurs les risques que malgré tout l'assurance n'aurait pas couverts (voir aussi addition à l'article 84).

Article 28 – Lorsqu'on assure une créance garantie par une chose exposée aux risques maritimes, l'étendue de l'obligation de l'assureur est déterminée par la valeur assurée de la chose affectée en garantie et non par la valeur de la créance qui peut être plus importante.

Si l'assureur, en cas de dommage, a rempli ses obligations vis à vis de l'assuré, l'action de ce dernier contre le débiteur lui compète, mais seulement jusqu'à concurrence de la somme qu'il a payée à l'assuré. L'assuré est obligé, suivant ce demande l'assureur, soit de lui transmettre ses droits contre le débiteur jusqu'à concurrence de la somme payée, en lui donnant les renseignements nécessaires et les pièces relatives à la créance, soit d'agir conformément aux dernières prescriptions de l'article 71.

L'assuré répond de la sincérité de sa créance et est obligé d'en donner caution à l'assureur, s'il le demande, contre réception du paiement.

Si la créance assurée n'est garantie que partiellement par des objets exposés aux risques maritimes et que, par suite, l'assureur et l'assuré concourent ensemble à l'exercice des actions contre le débiteur, au cas où ce dernier deviendrait incapable de faire entièrement à ses engagements, l'assuré, pour la partie de sa créance qui n'est pas couverte, a un droit de préférence sur les sommes à recouvrer.

Titre II – Des déclarations à faire lors de la conclusion du contrat

Section 1 – Principes Généraux

Article 29 – Celui qui contracte une assurance, qu'il s'agisse d'une assurance pour son propre compte ou pour compte d'autrui, est obligé, lors de la conclusion du contrat, de déclarer à l'assureur toutes les circonstances à sa connaissance et de lui communiquer toutes les nouvelles qui lui sont parvenues, et qui, par l'effet qu'elles peuvent produire sur l'opinion du risque, seraient de nature à exercer une influence telle sur la décision de l'assureur, qu'il refuserait absolument de traiter ou n'accepterait l'assurance qu'à d'autres conditions. La communication

des nouvelles, ainsi qu'il vient d'être prescrit, est obligatoire même si celui qui contracte l'assurance les considère comme mal fondées ou méritant peu de créance.

Si la partie contractante conclut l'assurance par un mandataire, ce mandataire est obligé de déclarer, suivant les règles qui précèdent, les faits à sa connaissance et les nouvelles qui lui sont parvenues.

Article 30 – Dans le cas d'une assurance pour compte d'autrui on doit également déclarer à l'assureur lors de la conclusion du contrat les faits et les nouvelles parvenues à la connaissance soit de l'assuré lui-même, soit d'un intermédiaire.

On ne peut tenir pour avisés l'assuré ou un intermédiaire, si les faits ou les nouvelles sont parvenues si tardivement à leur connaissance, qu'il leur eût été impossible d'en faire part à celui qui contracte l'assurance avant la conclusion de ce contrat à moins d'employer des mesures extraordinaires. L'emploi du télégraphe, en pareil cas, doit-il être considéré comme mesure ordinaire ou extraordinaire, c'est là une question de fait.

Il n'y a pas à rechercher si l'assuré était avisé ou non, lorsque l'assurance a été conclue sans mandat de sa part et à son insu.

Article 31 – L'inobservation des prescriptions contenues dans les deux articles précédents entraîne à l'égard de l'assureur la nullité du contrat (voir article 32, alinéa 2).

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable si l'assureur avait été informé du fait qui ne lui avait pas été déclaré, ou si, à l'époque où cette déclaration aurait dû être faite, au lieu de la conclusion du contrat ce fait était de notoriété publique ou tout au moins connu en bourse, si bien que l'assuré pouvait croire que l'assureur en avait connaissance. Ne suffit pas pour faire présumer la connaissance de l'assureur ou la notoriété le simple fait qu'une nouvelle a été publiée dans les avis maritimes des journaux ou affichée dans un local commercial ouvert au public.

Article 32 – Si, lors de la conclusion du contrat, la partie contractante a donné un faux avis relativement à un fait important (voir article 29), l'assurance est nulle à l'égard de l'assureur, à moins qu'il n'ait eu connaissance de la fausseté de la déclaration.

L'assurance est nulle en vertu de l'article 31 et de la disposition précédente, que l'omission de faire la déclaration exigée ou la communication d'un avis faux aient été faites sciemment ou résultent d'une erreur, qu'elles proviennent ou non d'une faute.

Article 33 – Si, dans une assurance sur plusieurs objets ou sur un ensemble d'objets, les prescriptions des articles 29 à 32 n'ont pas été suivies au sujet d'une circonstance de fait qui ne concerne qu'une partie de ces objets, l'assurance reste valable à l'égard de l'assureur par rapport au reste des choses assurées.

Toutefois, elle est nulle, même pour ces objets, s'il est évident que l'assureur n'aurait pas consenti à les assurer seuls aux mêmes conditions.

Article 34 – La prime entière est acquise à l'assureur dans les cas prévus par les articles 29 à 33, même s'il invoque la nullité totale ou partielle de l'assurance. (Au sujet de la ristourne, exigible dans certaines circonstances, voir articles 154 à 156).

Section II – Des fausses déclarations. Des déclarations spéciales

Article 35 – La personne qui contracte une assurance ne doit pas seulement indiquer la somme pour laquelle elle veut la faire, et la part qu'elle entend mettre à la charge de l'assureur, qu'il s'agisse de la totalité de la valeur en risque ou d'une partie, et déterminer cette quote-part, elle doit encore énoncer l'objet de l'assurance, le nom du navire, le nom du capitaine, le lieu de départ ou de chargement du navire et le lieu de destination.

Toute déclaration sciemment inexacte ou toute réticence voulue par rapport à l'une quelconque des cinq désignations exigées ci-dessus rend à l'égard de l'assureur l'assurance nulle et la prime exigible.

Article 36 – Une erreur involontaire dans l'indication d'une quatre énonciations suivantes : l'objet de l'assurance, le nom du navire, le lieu de départ ou de chargement et le lieu de destination rend à l'égard de l'assureur l'assurance nulle et la prime exigible ; cependant dans certains cas il peut y avoir lieu à ristourne (voir article 155).

Une inexactitude non substantielle dans la désignation du navire ne vicie pas l'assurance. La traduction du nom du navire dans une autre langue doit être assimilée, en règle générale, à une inexactitude non substantielle.

La désignation du nom du capitaine emporte déclaration, que ce capitaine a conduit le navire ou qu'il a été désigné pour le conduire, et qu'un changement, s'il a eu lieu, n'a pu survenir ou être connu qu'après l'ordre d'assurer (voir article 62).

Dans des circonstances particulières, toutefois, la désignation erronée du nom du capitaine peut vicier l'assurance.

Article 37 – La faculté pour le navire de faire escale, au cours de son voyage vers le ou les ports de destination désignés, dans d'autres ports ou rades doit être réservée dans le contrat, à l'exception des cas prévus par l'article 60, alinéa 5, où le navire peut toucher à certains ports d'ordres ; à défaut de déclaration dans ce sens, le risque prend fin au moment précis où le navire fait route vers un de ces ports ou rades d'escale (voir article 60), et il n'y a pas lieu à ristourne.

Cette disposition s'applique dans tous les cas à l'assurance sur le navire ou sur le fret ; les autres assurances continuent à sortir effet, à la condition que le capitaine soit obligé par son contrat vis à vis de l'assuré à exécuter un voyage direct et que ni l'assuré ni l'une des personnes qui sont considérées comme tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) n'aient eu connaissance de la modification intentionnelle du voyage.

Celui qui contracte l'assurance est absolument dispensé de l'obligation d'indiquer la faculté d'escales dans les assurances conclues en temps de paix sur marchandises ou valeurs chargées sur navires à vapeur. Il suffit en pareil cas d'indiquer le point de départ et de destination, et le défaut de déclaration que le navire peut faire escale en d'autres lieux ne vicie pas l'assurance.

Article 38 – En cas d'avarie, l'assureur ne paie pas que la moitié de ce qu'il paierait d'ordinaire, selon les conditions de l'assurance et les circonstances, si, dans une assurance sur navire ou sur fret, il n'a pas été déclaré que le navire était construit en fer, soit en entier, soit seulement dans son armature, soit en bois de pin, quand même les parois seraient en chêne, si les membrures pour la plus grande part sont en bois de pin, ou qu'il était ajusté en surjoint, et qu'il portait ou devait porter du lest, du sel, du blé, grains ou riz en vrac, des os, du noir animal, du guano en vrac, d'autres engrais, du foin, de la tourbe, du minerai, des pierres, de l'ardoise, du charbon, du plâtre, de la craie ou du pétrole raffiné.

On considère comme voyageant chargé de l'une des marchandises énumérées plus haut le navire qui en contient une quantité au tiers de sa capacité.

Article 39 – L'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime exigible si l'on n'a pas déclaré, dans une assurance sur navire ou sur fret, que le navire était ou devait être chargé de chaux vive, de pétrole brut, de poudre ou d'autres substances sujettes à explosion comme la nitroglycérine ou autres, ou qu'il voyageait ou devait voyager avec un chargement supérieur au tiers de sa capacité, composé de fer brut, de fer en gueuses ou de rails de chemin de fer. Cette règle ne s'appliquerait cependant pas, si le chargement d'une quantité quelconque pour la première, ou supérieure au tiers de la capacité du navire pour la seconde catégorie des marchandises désignées plus haut, avait été ou devait être effectué et que cette circonstance fût ignorée du capitaine et restât, malgré toute la diligence voulue qu'ils étaient obligés de déployer, inconnue de l'assuré et des personnes tenues comme lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30).

Article 40 – Dans une assurance sur fret, si le navire est chargé d'une marchandise sujette à s'altérer facilement, on est obligé de le déclarer ; à défaut, l'assureur n'est pas responsable de la perte qui résulte de cet état spécial de la cargaison.

Dans une assurance sur fret, s'il s'agit de marchandises sujettes à se fondre, il est à présumer que le fret est payable sur la quantité délivrée, à moins qu'il ne soit déclaré que le fret est dû sur la quantité chargée.

Article 41 – L'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime exigible, s'il n'a pas été déclaré, dans une assurance sur prêt à la grosse, que ce prêt est garanti par un navire sur lest ou la lettre de grosse a été tirée pour une dette antérieure au voyage assuré.

Article 42 – Si, dans l'assurance sur frais d'avarie, il n'a pas été déclaré que ces frais concernent le navire, le fret et la cargaison, ou la cargaison seule, il est à présumer qu'ils s'appliquent seulement au navire et au fret.

Article 43 – Si le lieu de la conclusion du contrat n'est pas le même que le lieu de départ du navire ou des marchandises assurées, à défaut d'indication contraire donnée à l'assureur, on doit présumer que le mandat ou l'avis d'assurer sont partis de ce dernier point et sont parvenus par voie directe, par le dernier courrier ou le dernier navire, et qu'au jour du départ de l'ordre ou de l'avis le navire était encore au point de départ. La règle qui précède est valable même si, dans une assurance sur facultés, la date de la signature du connaissement a été indiquée à l'assureur.

Dans tous les cas où soit le mandat, soit un ordre supplémentaire, soit l'avis d'assurer auraient été donnés par télégraphe, il faut en faire la déclaration.

L'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime exigible, si l'avis d'assurer ou le mandat ne provenaient pas du point de départ, s'ils avaient été donnés avec un retard important, ou s'ils étaient parvenus par une voie considérablement détournée, sans qu'il en ait été fait déclaration lors de la conclusion du contrat, et si l'on est en droit de supposer que ce fait aurait exercé une influence sur le sort de l'assurance, soit en elle-même, soit au moins dans ses conditions. Le défaut de déclaration que le mandat, l'ordre ou l'avis ont été donnés par télégraphe entraîne forcément la nullité de l'assurance.

Article 44 – L'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime doit être ristournée à raison d'un demi p.100 ou, si elle est inférieure à 1 p.100, pour la moitié, si, dans une assurance sur navire, fret ou facultés, le navire n'est pas encore parvenu au point de départ fixé pour le voyage assuré, qu'il accomplisse auparavant un voyage spécial ou qu'il soit en route pour gagner le port de départ désigné, et si ce fait n'a pas été déclaré lors de la conclusion du contrat. Ne vicie cependant pas l'assurance le défaut de déclaration que le navire, dans les cas où, suivant la pratique commerciale, le chargement se prend dans des ports voisins les uns des autres – tels que Puerto Cabello et la Guayra, la Havane, et Matanzas – n'est pas encore arrivé au port de départ, mais se trouve dans l'un de ces ports ou en route entre l'un ou l'autre de ceux-ci.

Article 45 – L'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime exigible, lorsque, à la conclusion d'une assurance sur navire, fret ou facultés, il n'a pas été déclaré que le navire avait déjà quitté le port de départ ou qu'il était en mer pour y revenir, ou que le lieu désigné comme point de départ des risques était un port ou un rade, auxquels le navire avait touché dans un voyage commencé, si l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) connaissaient cette circonstance ou devaient la connaître en déployant toute la diligence voulue.

Article 46 – Si, lors de la conclusion d'une assurance sur navire ou sur fret, il n'a pas été déclaré que le navire était encore sur les chantiers de construction, l'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime doit être ristournée à raison d'un demi p.100, ou pour la moitié, si la prime est inférieure à 1 p.100. Est également nulle l'assurance sur facultés, lorsque la partie contractante n'a pas déclaré que les marchandises étaient destinées à un navire encore en construction, si l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) connaissaient cette circonstance ou devaient la connaître en déployant toute la diligence voulue.

Article 47 – Lors de la conclusion d'une assurance sur navire ou sur fret, s'il n'a pas été déclaré que le navire subissait de grosses réparations, l'assureur est en droit, à son choix, soit de ristourner l'assurance à raison d'un demi p.100 de la prime, ou de la moitié de cette prime, si elle est inférieure à 1 p.100, soit de maintenir l'assurance ; dans ce cas, si le cours des primes au lieu et au moment de la conclusion du contrat est inférieure au cours du jour où la nouvelle du départ du navire est parvenue ou devait parvenir à cet endroit par voie directe et sans retard, l'assureur est fondé à exiger une surprime correspondant à ce dernier cours.

Dans une assurance sur facultés, cette règle ne s'applique que si l'assuré ou si l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) connaissaient le fait précité ou devaient la connaître en déployant toute la diligence voulue.

Article 48 – Dans une assurance sur facultés, si l'on a désigné les marchandises non par espèces, mais sous un terme général, tel que colis, marchandises, chargement de retour, produits, les marchandises de toute nature sont considérés comme comprises dans l'assurance, excepté : l'or monnayé ou non, travaillé ou brut, l'argent ou le platine, les valeurs, le papier monnaie, les effets de commerce, les bijoux, les objets précieux, les dentelles vraies, les œuvres d'art de la sculpture ou de la peinture, les objets de fantaisie ; excepté encore : les chargements d'écorce, de bois d'acajou, de cèdre ou d'autres essences fines à ouvrer, les bois de construction, les racines de chicorée, le guano et autres engrais, le blé, les grains, les fruits de toute sorte, le foin, la tourbe, les os, le noir animal et la cendre d'os, les pommes de terre, le marbre, les tourteaux de

colza et de lin, le plâtre brut, la chaux, le charbon, le fer brut, les rails en fer, le minerai, les pierres, l'ardoise, le sel ; enfin le pétrole et la poudre et toutes substances sujettes à explosion, telles que la nitroglycérine et autres. Pour les marchandises énumérées ci-dessous, l'article 38, alinéa 2, s'applique par analogie.

Article 49 – Si les marchandises assurées sont chargées en état d'avarie ou qu'elles aient été expédiées comme marchandises avariées, à défaut de déclaration de ce fait lors de la conclusion du contrat, l'assurance est valable, mais avec la clause « franc d'avaries » sous entendue (article 103).

Au cas de perte totale ou partielle de marchandise dans cet état, l'assuré a le devoir de communiquer toutes les nouvelles qu'il a reçues et les renseignements qu'il était en son pouvoir de recueillir, permettant de déterminer le degré d'avarie de ces marchandises ; il convient alors de faire au profit de l'assureur une réduction correspondante sur la valeur qu'auraient eue ces marchandises à l'état sain. Si l'assuré n'exécute pas l'obligation ainsi mise à sa charge, ou ne l'accomplit pas d'une manière suffisante, l'assureur ne paie que la moitié de l'indemnité qu'il aurait eu à payer si les marchandises eussent été saines.

Article 50 – Si les marchandises assurées, après avoir fait un voyage avec fret sur un autre navire, sont ou doivent être transbordées sans toucher terre ni subir d'expertise, ce fait doit être déclaré lors de la conclusion du contrat, sinon l'assurance sur ces marchandises ne vaut que « franc d'avaries sauf échouement » (article 104).

Article 51 – Dans une assurance sur facultés, s'il n'a pas été déclaré que les marchandises ont été portées de terre au navire, ou dirigées vers le navire déjà parti, ou débarquées à terre par des moyens inusités au lieu considéré ou par les procédés d'usage (article 73, alinéa 3), mais dans des circonstances exceptionnellement dangereuses, l'assureur ne répond pas de la perte ou de l'avarie survenues au cours d'un pareil transport, à la condition que l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) aient connaissance de ce fait ou aient dû le connaître en déployant toute la diligence voulue.

Addition à l'article 51 – L'article 51 est abrogé et, par suite, disparaît l'obligation de déclaration spéciale précédemment imposée à l'égard du mode d'emploi des allèges et des autres moyens de transport auxiliaires. Mais l'obligation générale de déclarer imposée par l'article 29 subsiste.

Article 52 – Si la valeur assurable des marchandises est agréée dans la police et que cette valeur agréée comprenne le fret payé d'avance et non restituable, même si les marchandises assurées ne parviennent pas au port de destination (article 22, alinéa 2), ce fait doit être déclaré à l'assureur sur facultés lors de la conclusion du contrat. A défaut de cette déclaration, l'assureur ne paie, en cas d'avarie commune, ni la partie de la contribution mise à la charge des marchandises par la dispache, ni les autres frais que le fret aurait dû supporter, s'il n'avait été payé d'avance.

Article 53 – Si l'assurance est contractée pour le capitaine, les lieutenants ou l'équipage sur des marchandises qu'ils transportent avec eux à bord, il faut, lors de la conclusion du contrat, déclarer expressément que c'est pour ces personnes qu'est faite l'assurance, autrement elle est nulle à l'égard de l'assureur et il y a lieu à ristourne.

Article 54 – En temps de guerre, s'il n'a pas été déclaré, lors de la conclusion du contrat, que des objets nécessaires à la guerre sur terre et sur mer, et surtout la poudre, le plomb, les balles, boulets, canons, fusils, pistolets, armes blanches, coutelas, machettes, le soufre, le salpêtre, la poix, le goudron, les agrès de navire, câbles, voiles, mâts, ferrures, le bois de toute espèce pour construire les navires, la toile à voile, la toile de Russie et de Flandre, les sacs et le chanvre, enfin les objets considérés comme contrebande de guerre par les puissances belligérantes sont assurés seuls ou avec d'autres, ou sont simplement chargés dans le navire à assurer ou, dans le cas d'une assurance sur facultés, sont chargés sur le même navire que les marchandises qu'on veut assurer, l'assurance est valable, mais avec la clause « franc d'ennuis de guerre » sous entendue (article 100) ; il n'en est ainsi pour une assurance sur facultés que si l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (article 29 et 30) avaient connaissance de ce fait ou aient dû le connaître en déployant toute la diligence voulue.

La clause « franc d'ennuis de guerre » est encore sous entendue en temps de guerre dans l'assurance, si l'assureur, à la suite de la déclaration qui lui a été faite, n'a pas expressément accepté les risques de guerre et que l'une quelconque des règles suivantes ne soit pas exécutée :

- 1) Il faut que les papiers relatifs aux objets assurés soient dressés d'après les prescriptions des autorités du lieu où le navire prend charge, et que, dans une assurance sur facultés, les connaissements soient faits non pas à ordre, mais à personne dénommée, et contiennent l'indication de la nationalité du chargeur, du propriétaire et du réceptionnaire des marchandises.
- 2) Si les marchandises sont assurées pour le compte d'un neutre et qu'elles soient accompagnées d'un subrécargue, ce dernier ne peut être qu'un sujet par naissance d'un pays neutre ou une personne naturalisée citoyen ou sujet d'un pays neutre avant le début de la guerre ;
- 3) Si l'assurance est faite sur un navire neutre ou sur le fret, le capitaine et le second doivent être citoyens ou sujets par naissance ou par naturalisation avant le début de la guerre, du pays neutre dont le navire porte le pavillon, et les papiers du bord doivent être dressés d'après les lois de la nation à laquelle le navire appartient.

Article 55 – En temps de guerre, si, lors de la conclusion du contrat, il n'a pas été déclaré que le navire avait été acheté pendant la guerre à un ou des sujets d'une des puissances belligérantes, ou qu'étant décrété de prise, il n'a pas encore effectué un voyage libre, l'assurance est valable, mais avec la clause « franc d'ennuis de guerre » (article 100). Dans une assurance sur facultés, cet effet ne se produit que si l'assuré ou l'une des personnes tenues au même titre que lui de l'obligation de déclarer (voir article 29 et 30) avaient connaissance de ce fait ou auraient dû le connaître en déployant toute la diligence voulue.

Article 56 – En temps de guerre, si, lors de la conclusion du contrat, le pavillon du navire n'est pas correctement indiqué, l'assurance ne vaut que « franc d'ennuis de guerre » (article 100).

Addition aux articles 54 à 56 – Pour terminer une controverse qui s'est élevée sur la portée des articles 54 à 56, il est expliqué que l'obligation de déclaration spéciale qu'ils imposent s'applique seulement aux assurances dans lesquelles l'assureur accepte aussi les risques de guerre. Elle ne s'étend donc pas aux assurances sur « risques maritimes seulement ».

Clause de guerre des polices d'assurance sur facultés de 1889 – L'assurance couvre aussi les risques exclus par la clause « sur risques maritimes seulement », mais avec les restrictions suivantes :
L'assureur ne répond pas des frais qui résultent :

- 1) d'un séjour volontaire à cause des risques de guerre ;
- 2) De l'arrêt, du blocus du port de séjour, du renvoi du navire d'un port bloqué, du débarquement, du stationnement et de la réexpédition des marchandises à cause des risques de guerre ;
- 3) De l'imposition de taxes de douane et de contributions. La détérioration et la diminution des marchandises à la suite d'un séjour causé par les risques de guerre, ne sont pas davantage à la charge de l'assureur.

Sont abrogées les prescriptions de l'article 70, alinéa 3, en tout ce qu'elles ont de contraire à la disposition qui précède.

L'article 116 est modifié en ce sens qu'un délai de deux mois est substitué au délai fixé au n°2 de cet article ; ce délai part du jour où l'assuré est privé de la libre disposition des marchandises assurées.

Addition spéciale pour les polices courantes ou ouvertes. Si des marchandises de toute espèce sont assurées sans désignation spéciale de leur nature, les objets regardés comme contrebande de guerre par les puissances belligérantes ne sont compris dans l'assurance qu'en vertu d'une clause expresse ; les prescriptions des articles 54 et 55 sont considérées comme abrogées, en tant qu'elles ont une portée plus étendue.

L'assureur et l'assuré ont le droit, pour les marchandises dont il n'a pas été fait déclaration d'aliment, d'annuler la clause de guerre, pourvu que ce soit deux mois avant le commencement des risques.

Article 57 – Dans une assurance sur profit espéré, l'assurance à l'égard de l'assureur est nulle et la prime exigible, si le profit espéré sur le même objet a déjà été assuré, soit séparément, soit dans une assurance sur facultés (article 24), et que, lors de la conclusion du contrat, ce fait n'a pas été déclaré à l'assureur.

Article 58 – L'assureur qui contracte une réassurance est obligé, non seulement de déclarer expressément qu'il s'agit d'une réassurance, mais encore d'indiquer la date de l'assurance primitive et de communiquer à son assureur toutes les nouvelles qu'ils a reçues de son assuré lors de la conclusion du contrat et les nouvelles importantes concernant les objets dont il a eu postérieurement connaissance, sinon la réassurance à l'égard du réassureur est nulle et la prime exigible.

TITRE III

Des obligations de l'assuré

Section I – Du paiement de la prime

Article 59 – Sauf convention contraire, la prime est exigible à la conclusion du contrat ou à la délivrance de la police, s'il en est demandé une.

Au cas où dans la pratique les assureurs n'exigeraient le règlement de la prime qu'après un certain délai, comme trois ou six mois, rien ne serait changé aux dates d'échéance de la prime précédemment fixée et, par suite, au droit d'agir en justice.

En principe, dans une assurance pour compte d'autrui, la personne qui contracte est seule tenue au paiement de la prime. Si cette personne a cessé ses paiements avant d'avoir réglé la prime, et qu'elle n'en ait pas encore reçu le montant de l'assuré, l'assureur peut aussi agir contre l'assuré en paiement de la prime.

Lorsque l'assurance est conclue par mandataire et au nom de l'assuré (article 6), ce dernier est personnellement et directement tenu au paiement de la prime envers l'assureur ; cependant, si le tribunal du lieu du contrat est incompétent à l'égard de l'assuré, le représentant qui a traité pour lui est solidairement tenu au paiement de la prime, à moins que, lors de la conclusion de l'assurance, il ait expressément décliné cette responsabilité et que son refus soit mentionné dans la police.

Quand l'assurance est faite sans mandat (article 5, 6), la personne qui a contracté est seule, de prime abord, obligée au paiement de la prime. Si le tiers au profit duquel l'assurance a été faite l'accepte, sa responsabilité se trouve éventuellement engagée, comme dans une assurance pour compte d'autrui, dans l'hypothèse prévue à l'alinéa 3 de cet article.

Section II – Du changement des risques – De ses effets

Article 60 – Si, avant que les risques aient commencé à courir pour l'assureur, le voyage assuré est abandonné et qu'à la place un voyage soit entrepris pour une destination autre que celle prévue au contrat d'assurance, l'assureur, dans une assurance sur navire et sur fret, est dégagé de toute responsabilité ; dans les autres assurances, l'assureur ne supporte les risques d'un voyage différent que si le changement de voyage a été fait en dehors de l'assuré, sans mandat de sa part ou sans son autorisation.

Si, après que les risques ont commencé à courir pour l'assureur, un changement dans le voyage est intervenu par le choix d'un autre port de destination que celui prévu au contrat d'assurance, qu'il y ait eu une déviation considérable dans la route fixée pour le voyage assuré, que le navire ait touché à un port dont l'accès ne pouvait être considéré comme faisant partie de ce voyage, ou qu'enfin l'ordre des ports d'escale ait été interverti (voir article 82), l'assureur ne répond pas des sinistres survenus postérieurement à l'un de ces changements de voyage. Toutefois, il répond de ces sinistres quand le changement de voyage a été fait en dehors de l'assuré, sans mandat de sa part ou sans son autorisation ou lorsque ce changement a été commandé par un cas de nécessité, à moins que le risque qui l'a produit ne soit pas couvert par l'assurance. Enfin, l'assureur répond des sinistres quand le capitaine, pour obéir à un devoir d'humanité, a été forcé de dévier de la route fixée ou de toucher à un port qui n'était pas compris dans le voyage assuré.

Le changement de voyage est accompli, dès que la résolution de gagner un port autre que celui fixé au contrat d'assurance est mise à exécution, alors même que le navire suivrait encore la route commune qui mène à ces deux ports. Cette règle s'applique aux cas prévus par le premier comme par le second alinéa de cet article.

Dans les cas où l'assurance reste valable malgré le changement de voyage survenu, l'assuré est tenu au paiement d'une surprime calculée par rapport aux circonstances. Il est en outre obligé, aussitôt qu'il a eu connaissance du changement de voyage, d'en donner avis à l'assureur, sinon ce dernier est en droit de diminuer l'indemnité qu'il pourrait avoir à payer dans la proportion où elle aurait été réduite, si la déclaration avait été faite en temps voulu.

Est sans influence sur le sort de l'assurance l'escale dans un port britannique ou une rade de la Manche ou du Sud de l'Irlande faite par un navire venant de l'océan Atlantique ou de mers plus éloignées, l'escale à Gibraltar faite par des navires venant de la Mer Méditerranée ou s'y

rendant, l'escale à Helsingoer ou à Copenhague faite par des navires venant de la mer Baltique ou s'y rendant, si ces diverses escales n'ont pour but que de recevoir des ordres.

Article 61 – Si le commencement ou la fin du voyage sont indûment retardés par l'assuré ou sur mandat de sa part ou avec son autorisation, ou si l'augmentation ou le changement des risques proviennent de son fait d'une manière autre que celle prévue à l'article précédent, et spécialement s'il n'exécute pas l'engagement particulier qu'il aurait pris à cet égard, l'assureur ne répond pas des sinistres postérieurs.

Cette règle ne s'applique pas :

- 1) s'il est évident que l'augmentation ou le changement des risques ou l'inexécution de l'engagement pris par l'assuré n'ont pu avoir aucune influence sur le sinistre postérieur ;
- 2) si l'augmentation ou le changement des risques, après qu'ils ont déjà commencé à courir pour l'assureur, ont eu pour cause un cas de nécessité, à moins que le risque qui l'a produit ne soit pas couvert par l'assurance.

Addition aux articles 60 et 61 – Les marchandises chargées avec un connaissement de transit sont aux risques des assureurs dans toutes les directions prises pour leur transport, que ce soit par terre ou par eau, jusqu'à leur délivrance au lieu de destination.

Pour les marchandises assurées pour voyages combinés, mais sans connaissement de transit, l'assureur supporte les risques des voyages intermédiaires et du stationnement aux points intermédiaires ; toutefois, les risques du stationnement ne sont à la charge de l'assureur que pendant une durée normale, et non pendant la prolongation indue du séjour résultant d'un acte arbitraire de l'assuré ou de son agent.

Les prescriptions de l'article 60, alinéa 4, s'appliquent dans tous les cas où l'assurance reste en vigueur, nonobstant une augmentation ou un changement des risques et malgré un retard dans le commencement ou l'achèvement du voyage.

Article 62 – Si, lors de la conclusion du contrat, le nom du capitaine est indiqué, cette désignation, en elle-même, n'emporte pas l'engagement que ce capitaine devra conserver la conduite du navire (voir article 36, alinéa 3).

Article 63 – Dans une assurance sur marchandises par navire désigné, l'assureur ne répond d'aucun sinistre si, et dans la mesure où le transport de ces marchandises n'est pas effectué par le ou les navires désignés au contrat. L'assureur est cependant responsable dans les termes du contrat si, après que les risques ont commencé à courir, les marchandises ont continué leur voyage, sans mandat ni permission de l'assuré, par un autre moyen de transport que le ou les navires désignés, ou si ce fait est le résultat d'un sinistre, à moins que ce sinistre n'ait pour cause un risque qui ne soit pas couvert par l'assurance.

Section III – Des obligations de l'assureur dans une assurance sur navires indéterminés.

Article 64 – Dans une assurance sur facultés sans désignation de navire, c'est-à-dire par navires indéterminés ou non dénommés, l'assuré est obligé de communiquer immédiatement à l'assureur, dès qu'il les reçoit, les avis relatifs au chargement ou à l'arrivée des marchandises sur lesquelles porte l'assurance.

Si l'assuré a dissimulé le chargement ou la livraison des marchandises, ou qu'il ait donné de leur valeur une indication sciemment inexacte, l'assurance tombe, la prime est exigible et l'assureur irresponsable des dommages passé ou futurs.

Si l'assuré a involontairement omis ou tardé de faire la déclaration exigée, l'assureur ne répond d'aucun sinistre survenu aux marchandises chargées pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite ou faite en temps utile. Mais la prime est exigible.

Si une année est écoulée à partir de la conclusion du contrat, sans qu'il ait été donné aliment à l'assurance pour la somme entière assurée, l'assurance cesse d'être valable pour la partie de la somme non employée et s'il y a lieu à ristourne de la prime afférente à cette somme dans la proportion d'un demi p.100, ou de la moitié de la prime, si elle est inférieure à 1 p.100.

Section IV – Des obligations de l'assuré en cas de sinistre.

Article 65 – Tout sinistre doit être déclaré à l'assureur dès qu'en ont reçu la nouvelle la personne qui a contracté l'assurance ou l'assuré, si lui-même a eu connaissance de l'assurance, sinon l'assureur est en droit de diminuer l'indemnité dans la proportion où elle aurait été réduite, si la déclaration avait été faite en temps voulu.

Si l'assuré n'a pas eu connaissance de la conclusion du contrat d'assurance, mais qu'il ait donné mandat de le faire, il est tenu, sous peine d'encourir la réduction indiquée ci-dessus, de communiquer la nouvelle du sinistre, aussitôt qu'il l'a reçue, à son mandataire, pour qu'il la transmette, et ce dernier est également tenu de l'obligation de communiquer.

Article 66 – Lorsqu'un sinistre se produit, l'assuré est obligé de faire tout son possible aussi bien pour sauver les marchandises que pour éviter un plus grand dommage.

Il doit, toutefois, s'il le peut et dans la mesure du possible, s'entendre avec l'assureur au sujet des mesures à prendre. Spécialement, dans tous les cas de graves avaries, l'assuré est obligé de s'entendre avec l'assureur sur le choix des moyens les plus propres et les plus utiles à prendre dans la circonstance pour l'intérêt du navire, le sauvetage et la réparation de celui-ci, pour le sauvetage et la conservation de la cargaison, la vente des marchandises sauvées mais avariées et la réexpédition des marchandises non avariées, et il doit se conformer à l'accord intervenu, sous peine de tomber sous les prescriptions de l'article 65, alinéa 1.

Si l'assurance sur corps ou sur facultés est consentie par plusieurs assureurs du pays, ceux-ci sont obligés, sur la demande de l'assuré, de désigner parmi eux un ou deux délégués, avec lesquels l'assuré doit s'entendre de la manière susdite. L'accord intervenu entre l'assuré et les délégués nommés par la majorité des assureurs est obligatoire pour eux tous. Au refus des assureurs de désigner ces délégués, l'assuré a le droit d'agir pour le mieux d'après sa propre décision. Dans une assurance partielle, si l'assuré, pour la partie de la valeur en risque qui n'est pas assurée ou est assurée sur d'autres places, se refuse à participer et à contribuer à l'exécution des mesures jugées nécessaires ou utiles par les assureurs, ceux-ci ont le droit de les faire exécuter à leurs frais, sous réserve de faire décider plus tard par les tribunaux au besoin de la nécessité ou de l'utilité de ces mesures. Si cette décision ou ce jugement sont en faveur des assureurs, l'assuré doit leur payer sa part dans les frais exposés ; dans le cas contraire, les assureurs sont responsables du préjudice qui a pu résulter pour l'assuré de l'emploi de ces mesures. Si l'assuré s'oppose à l'exécution des mesures voulues par les assureurs comme nécessaires ou utiles, dans l'estimation de l'indemnité que les assureurs auront à payer, on doit tenir compte de ces mesures comme si elles avaient été exécutées et qu'elles eu le résultat prévu.

Cette disposition s'applique par analogie aux rapports de l'assuré avec un seul assureur.

Article 67 – Au cas où de grosses avaries seraient survenues à un navire venant du port d'assurance ou s'y dirigeant, assez près de ce lieu, pour que de là les mesures appropriées

puissent être prises, on doit, en cas de besoin, au moyen d'une décision des autorités judiciaires ou commerciales saisies, provoquer une réunion des intéressés sur le navire et la cargaison et nommer pour l'exécution des mesures à prendre dans l'intérêt commun des délégués pour le navire et la cargaison, qui représentent les assurés et ont pour mission de faire le nécessaire. La commission à allouer à ces délégués pour leurs peines et soins pris dans l'intérêt commun, à laquelle n'ont droit les assureurs ou leurs délégués, est fixée par la personne ou l'autorité chargée de faire le règlement d'avarie (article 142), en considération de la valeur du navire et de la cargaison et de l'importance du travail effectué.

Article 68 – Au cas où un sinistre survient au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux, avant l'arrivée au port de destination, et nécessite des frais d'avaries, l'assuré est obligé, autant qu'il le peut dans la circonstance, d'aider à procurer l'avance de ces frais au meilleur marché possible et de veiller à ce qu'ils soient garantis par une lettre de grosse du capitaine.

Si cette garantie est devenue impossible, l'assuré est obligé, dès qu'il en reçoit l'avis, de faire assurer les frais d'avarie aux frais et risques de son assureur, à moins que celui-ci ne déclare vouloir couvrir lui-même ces risques ; sinon, quand le navire n'arrive pas au port de destination, l'assureur n'est pas tenu du paiement de cette avarie. Si les frais d'avaries ne peuvent être couverts au lieu de l'assurance, l'assuré doit en justifier par une attestation du courtier d'assurance, ou une déclaration équivalente, et il est alors obligé, si l'assureur le lui demande, de s'entremettre pour en conclure l'assurance sur une autre place. En cas d'insuccès, la responsabilité de l'assureur reste engagée.

TITRE IV

De l'étendue des risques

Section I – Limites générales

Article 69 – A défaut de convention contraire, l'assurance couvre et, par suite, l'assureur supporte tous les risques auxquels sont exposés, pendant la durée de l'assurance, le navire ou la cargaison, à moins de prescriptions différentes dans les dispositions qui suivent. Spécialement, l'assureur répond :

- 1) Des risques produits sur mer ou par mer des événements résultant de causes naturelles et des autres fortunes de mer, quand même elles auraient pour cause la faute d'un tiers, tels que l'invasion de l'eau de mer, l'échouement, le naufrage ou la submersion du navire, l'incendie, l'explosion, la foudre, le tremblement de terre, les avaries causées par la glace, etc. ;
- 2) Des risques de guerre et du fait du prince ;
- 3) Des risques d'une saisie obtenue à la requête d'un tiers, sans qu'il y ait faute de l'assuré ;
- 4) Des risques de vol, piraterie, pillage et autres actes de violence ;
- 5) Des risques de l'engagement à la grosse, de la vente ou de l'emploi des marchandises assurées pour l'achèvement du voyage (Code de Commerce, §§ 537 à 541, 732) ;
- 6) Des risques de la malhonnêteté ou de la faute d'une des personnes de l'équipage, s'il en est résulté un dommage pour l'objet assuré ;
- 7) Des risques d'abordage, sans distinguer si le dommage éprouvé par l'assuré est la conséquence directe de l'abordage ou indirecte, en ce sens qu'il a dû payer à un tiers une indemnité pour le préjudice subi (article 92, alinéa 4).

En outre, l'assureur supporte les frais nécessités par la recherche et la fixation du dommage qui est à sa charge et spécialement les frais d'expertise, d'estimation et de vente ; toutefois, dans une assurance sur facultés, la moitié seulement des frais d'expertise et d'estimation lui incombent. Dans l'assurance sur corps, l'assureur supporte les frais du rapport de mer ; dans l'assurance sur facultés et sur fret, la moitié seulement des frais exposés par l'assuré pour l'expédition de ce rapport. Dans toutes assurances, si un dommage est à sa charge, l'assureur supporte la moitié des frais du règlement d'avaries.

Article 70 – Ne seront à la charge de l'assureur les avaries suivantes :

1) Dans une assurance sur navire ou sur fret

Les avaries qui surviennent au navire ou au fret au cours d'un voyage dans lequel le navire a pris la mer en l'état d'innavigabilité ou de surcharge ou avec un armement ou un équipage insuffisants ;

Les avaries résultant d'un défaut de délivrance au navire des papiers nécessaires (Code de Commerce, § 513)

Il importe peu que l'assuré l'ait ou non su ou voulu. Dans les assurances à temps (article 79 et 80), ces dispositions s'appliquent à tout trajet, considéré comme voyage (article 83), qui rentre dans la période assurée. Si un navire, sans que l'assuré puisse rapporter la preuve d'un évènement de mer extraordinaire résultant de causes naturelles ou d'une fortune de mer particulière, fait eau de telle sorte ou est dans un tel état d'avarie, qu'il a besoin de réparations ou est totalement perdu, cette avarie doit être considérée comme résultant de son état d'innavigabilité.

Les avaries qui, en dehors du cas d'abordage, découlent de la responsabilité de l'armateur pour le dommage causé à un tiers par une des personnes de l'équipage (Code de Commerce, §§ 485 et 486).

2) Dans une assurance sur navire.

Les avaries au navire et aux appareils qui résultent simplement de l'usure du navire, conséquence d'un emploi habituel (article 129, n°2d).

Les avaries au navire et aux appareils, qui proviennent uniquement de la vieillesse, de la pourriture ou de l'action des vers.

3) Dans une assurance sur facultés ou sur fret

Les avaries qui résultent de la nature des marchandises, spécialement du vice propre ou d'un germe de dépérissement, ou de l'insuffisance d'emballages, ou qui se sont produites par la buée de cale, les rats ou les souris.

Toutefois, si les avaries prévues à l'alinéa précédent proviennent d'un retard dans le voyage de plus de trois mois par suite du fait du prince ou d'une saisie pratiquée à la requête d'un tiers, sans qu'il y ait faute de l'assuré, l'assureur répond de ces avaries, mais dans la mesure où elles ont pour cause le retard (pour le coulage, voir article 106).

4) Les avaries qui résultent d'une faute de l'assuré et, dans une assurance sur facultés ou sur profit espéré, même celles qui proviennent d'une faute dont répondent le chargeur, le réceptionnaire ou le subrécargue, en cette qualité.

Article 71 – L'obligation de l'assureur au paiement des avaries subsiste même si l'assuré a une action en indemnité contre le capitaine ou une autre personne.

L'assuré peut réclamer à l'assureur le paiement de l'indemnité, sans être forcé d'agir auparavant en justice contre la personne responsable ou, s'il l'a déjà fait, d'attendre l'issue du procès. Dans ce cas, il est obligé de prêter son concours et, s'il y a lieu, celui de ses correspondants pour faire réussir la poursuite exercée. Mais l'assuré, sous peine de voir repousser, soit en totalité, soit en partie, suivant les circonstances, sa demande en indemnité à l'égard de l'assureur, est tout particulièrement d'intenter immédiatement et de suivre avec diligence l'action contre le tiers dans tous les cas où un délai serait préjudiciable, comme lorsque la responsabilité du capitaine se trouve engagée par une délivrance incorrecte de la cargaison, par une avarie résultant d'un mauvais arrimage ou pour d'autres causes.

Quand l'assuré ou ses correspondants ne sont pas tenus de faire des démarches immédiates, ils doivent néanmoins déployer toute la diligence voulue par les circonstances pour assurer le résultat de la poursuite, soit par la retenue des sommes exigées, soit par une saisie ou tout autre moyen.

Si l'assureur exige que le procès soit conduit sous le nom de l'assuré, celui-ci est obligé d'y consentir et d'agir comme fait d'ordinaire par une partie en cause. Cependant, le paiement de l'indemnité par l'assureur n'est pas tenu en suspens et la procédure intentée en vertu de cet alinéa contre le tiers se poursuit aux frais et risques de l'assureur, qui est tenu de fournir les provisions et cautions exigibles suivant le cas.

Section II – Du commencement, de la durée et de la fin des risques

A – Dans les assurances pour un ou plusieurs voyages

Article 72 – Dans une assurance sur navire pour un voyage déterminé, le risque commence à courir pour l'assureur au moment précis où la réception de la cargaison ou du lest commence, ou, s'il n'y a ni cargaison, ni lest à prendre, à l'instant même du départ du navire. Le risque prend fin au moment précis où, dans le port de destination, le déchargement de la cargaison ou du lest est terminé, ou, s'il n'y a ni cargaison ni lest à débarquer, à l'instant même où le navire a jeté l'ancre ou s'est amarré au point habituel ou dans un endroit convenable.

Cette disposition s'applique même si le navire arrive au port de destination en état d'avarie.

Lorsque le déchargement est indûment retardé par le fait de l'assuré, le risque prend fin au moment où le déchargement aurait dû être terminé, si le retard ne s'était produit. Est considéré comme indûment retardé le déchargement qui, pour la cargaison, n'est pas terminé au plus tard dans les 28 jours et, pour le lest, dans les 8 jours de l'arrivée du navire à sa place débarquement, à moins que l'assuré ne démontre qu'il a été impossible d'aller plus vite.

Lorsque, avant la fin du débarquement, on opère le chargement d'une cargaison ou de lest pour un nouveau voyage, le risque prend fin au moment précis où commence le chargement. (Pour la fin des risques au cas d'abandon du voyage commencé, voir article 77).

Article 73 – Dans une assurance sur facultés, sur profit espéré ou sur les commissions et courtages à gagner sur marchandises embarquées, le risque commence à courir au moment précis où les marchandises quittent la terre pour être chargées sur le navire ou sur allèges, et il

prend fin à l'instant même où ces marchandises, au port de destination, touchent de nouveau la terre.

Lorsque le déchargement est indûment retardé par le fait de l'assuré ou, dans une assurance sur facultés ou sur profit espéré, par son fait ou celui des personnes désignées à l'article 70 n°4, le risque prend fin au moment où le déchargement aurait dû être terminé, si le retard ne s'était pas produit.

Lors du chargement et du déchargement, les risques résultant de l'emploi usuel des allèges en ce lieu sont à la charge des assureurs (article 51).

Addition à l'article 73 – Par rapport au commencement et à la fin des risques, la livraison et la réception sont l'équivalent des expressions « quitter la terre » et « toucher la terre », employées par l'article 73, pour les marchandises que l'expéditeur doit livrer sur quai, wharf ou hulks, en gare, en douane ou autres lieux semblables, ou que le destinataire doit recevoir de même.

Si un retard se produit dans la réception des marchandises débarquées, le risque prend fin pour l'assureur à l'expiration du dixième jour après le débarquement.

Dans toutes les assurances sur facultés et particulièrement dans celles où les risques du transport en transit par terre et par mer sont assurés, qu'on les désigne sous le nom d'assurances de maison à maison ou tout autre, l'assureur supporte les risques d'incendie pendant le stationnement des marchandises à terre au point extrême de destination, mais seulement jusqu'à l'expiration du dixième jour de stationnement, quand même aucun retard dans la réception ne se serait produit.

Si des marchandises à expédier sont transportées par eau au quai d'embarquement ou, suivant les circonstances, aux allèges qui les conduiront au navire désigné pour les recevoir et non encore arrivé, ou si des marchandises arrivées sont transportées par eau, du quai de débarquement au lieu de réception, les risques de ces transports sont à la charge de l'assureur. Cette règle s'applique également au transport de marchandises à expédier de Hambourg aux navires ou aux quais à Altona et réciproquement, comme au transport de marchandises débarquées à Hambourg à un quai ou une place quelconque de débarquement à Altona et réciproquement.

Article 74 – Dans une assurance sur fret, le risque commence et prend fin, par rapport aux sinistres auxquels le navire et, par suite, le fret sont exposés, au même moment où, dans une assurance sur le navire, pour le même voyage, il aurait commencé et fini. Par rapport aux sinistres auxquels sont exposés les marchandises et, par suite, le fret, le risque commence dès que les marchandises sont reçues à bord du navire, et il prend fin au même moment où, dans une assurance sur facultés, pour le même voyage, il finirait.

Dans une assurance sur le prix des passages, le risque commence et finit au même moment où il commencerait et finirait dans une assurance sur navire.

L'assureur sur fret et sur le prix des passages répond du sinistre qui a atteint le navire, seulement dans la proportion des contrats de transports ou de passage conclus à ce moment, et, si l'armateur a chargé des marchandises pour son propre compte, seulement d'après la quantité de marchandises déjà reçues à bord du navire, comme il est prescrit à l'alinéa premier.

Article 75 – Dans une assurance sur sommes prêtées à la grosse et sur frais d'avaries, le risque commence à courir au moment précis où l'argent est donné, ou, si l'assuré a fait lui-même l'avance des frais d'avaries, à l'instant où la dépense est effectuée ; il prend fin au moment où il finirait dans l'assurance des objets donnés en garantie de ce prêt à la grosse ou qui ont nécessité ces frais d'avaries.

Article 76 – Dans une assurance sur plusieurs voyages successifs, le risque commence à courir pour l'assureur au début du premier voyage et se termine à la fin du dernier, suivant les dispositions des articles 72 à 74.

Le risque commencé court pour l'assureur sans interruption pendant toute la durée du ou des voyages assurés. L'assureur supporte les risques, même pendant le séjour du navire dans un port de relâche ou d'escale (voir article 60, i.f.), dans le cas d'une assurance sur plusieurs voyages, également pendant le séjour du navire dans tous les ports où il est autorisé à toucher, jusqu'au moment où le risque prend fin, et, dans une assurance sur voyage d'aller et de retour, pendant le séjour du navire au port de terminaison du voyage d'aller.

S'il est nécessaire de débarquer momentanément les marchandises ou de mettre le navire à sec pour le réparer, pendant tout le temps que la cargaison reste à terre ou le navire à sec, l'assureur supporte les risques.

Article 77 – Si, après le commencement des risques, le voyage assuré est rompu volontairement ou par nécessité, le port où le voyage a pris fin remplace le port de destination au point de vue de la terminaison des risques acceptés par l'assureur sur le navire ou sur le fret.

Cette disposition s'applique également dans une assurance sur facultés, quand le voyage assuré est rompu volontairement, avec l'assentiment ou la ratification postérieure de l'assuré. Si le voyage est rompu volontairement, mais sans l'assentiment ni la ratification postérieure de l'assuré – qui, dans ce cas, doit prendre, suivant les circonstances, ainsi qu'il est prescrit à l'article 71, alinéa 2 et 3, les mesures nécessaires à la garantie des intérêts de l'assureur – ou si la rupture est forcée, et les marchandises sont réexpédiées au port de destination par un autre moyen, le risque commence à courir pour ces marchandises, quand même la réexpédition en serait faite en tout ou partie par terre. L'assureur supporte également les frais du débarquement, ceux du stationnement provisoire et le supplément de frais pour la réexpédition, eût-elle lieu en tout ou partie par terre.

Ne concernent jamais l'assureur les frais simplement faits dans le but de gagner du temps, comme ceux du transport extraordinaire de la cargaison quand la glace empêche momentanément le navire d'entrer dans le port de destination, les frais de rupteur de la glace et autres du même genre.

Addition à l'article 77 - Les frais énumérés à l'alinéa 2,i.f de cet article ne sont pas à la charge de l'assureur, lorsqu'ils résultent des prohibitions d'exportation, de transit, d'importation ou de commerce, de mesures de quarantaine, de prescriptions de douane ou de dispositions analogues.

Les dispositions de l'article 60, alinéa 4, s'appliquent aux cas où l'assurance reste valable malgré l'abandon du voyage.

Article 78 – Il n'est pas dérogé par les articles 76 et 77 aux prescriptions des articles 61 et 63.

B – Dans les Assurances à temps

Article 79 – Si la durée de l'assurance est exprimée en jours, semaines, mois ou années, le temps se calcule d'après le calendrier, et le jour, de minuit à minuit. Le jour du commencement et celui du terme de l'assurance sont compris dans le cours des risques à la charge de l'assureur.

Pour le calcul du temps, on suit l'heure du lieu où se trouve le navire.

Article 80 – Dans une assurance à temps sur navire, si à l'expiration de la durée fixée au contrat, le navire est en cours de route, sauf convention contraire, l'assurance est censée prorogée jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination le plus proche, et, s'il y a déchargement de la cargaison ou du lest, jusqu'à la fin de cette opération, ou jusqu'à l'expiration du délai dans lequel le débarquement aurait dû être effectué (article 72). Toutefois, l'assuré est en droit de déclarer à l'assureur, avant que le navire ait fait route, qu'il refuse de proroger l'assurance.

Au cas de prorogation de l'assurance et pendant toute sa durée et, en cas de disparition du navire, jusqu'à l'expiration du délai de disparition, l'assuré est tenu de payer la prime. A défaut de convention sur le mode d'établissement de la prime due pendant la prorogation de l'assurance, cette prime doit être calculée par mois, ou, pour mieux dire, par douzième d'année, quand l'assurance est faite au mois ou à l'année, par semaine, quand l'assurance est faite à la semaine. Toute période de temps commencée, semaine ou mois, est comptée comme entière.

L'assuré, qui a refusé de proroger l'assurance, ne peut rien réclamer à l'assureur du chef de la disparition du navire, si le délai de disparition excède la durée de l'assurance. Pour les avaries qui ne résultent pas de l'état de disparition du navire, l'assuré doit rapporter la preuve qu'elles existaient avant l'expiration de l'assurance ou qu'un sinistre, survenu avant ce terme, les a produites, dans la proportion où il prétend les mettre à la charge des assureurs.

C- Dans les Assurances su voyage avec divers ports de destination.

Article 81 – Sont à la charge des assureurs :

- 1) la contribution aux avaries communes, y compris celles que doit supporter l'assuré à la suite d'un dommage qu'il a éprouvé. La contribution imposée par les §§ 635 et 732 du Code de Commerce d'après les principes de l'avarie commune est assimilée à la contribution d'avaries communes.
- 2) Quand le navire voyage sur lest ou seulement avec des marchandises appartenant à l'armateur, les sacrifices qui seraient classés en avaries communes, si le navire était chargé de marchandises et qu'elles fussent à d'autre qu'à l'armateur.

Dans ce cas, bien qu'il n'y ait pas d'autres intérêts en jeu dans l'avarie commune, à l'égard des assureurs, le règlement des sacrifices s'opère en tenant compte de ce qu'ils ont été faits pour le salut de toutes les valeurs exposées au péril ; en conséquence, l'assureur doit rembourser suivant les clauses du contrat d'assurance, la part contributive mise à la charge de chacun des objets assurés.

Dans le cas où le navire ne porte que des marchandises appartenant à l'armateur, il faut suivre les règles de droit applicables à l'établissement et au règlement des avaries communes quand les marchandises appartiennent à d'autres personnes, pour décider quels sacrifices sont avaries communes et dans quelle mesure (article 85). On décide, d'après les règles du voyage en vigueur au lieu d'assurance, quand le navire voyage sur lest ; toutefois, les loyers, la nourriture et le logement de l'équipage ne sont pas à la charge de l'assureur.

La contribution et les sacrifices, dont il est question aux n° 1 et 2, ne sont d'ailleurs supportés par l'assureur, sauf le cas d'assurance sur marchandises chargées sur navires à vapeur, que si le montant, déduction faite des frais de dispache et des commissions qui peuvent être dues aux délégués, dépasse 1 p.100 de la valeur contribuable ou exposée au péril. Si le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages, cette proportion se calcule sur chaque voyage isolément. Le voyage se définit d'après l'article 83.

- 3) Les autres frais utiles ou nécessaires, faits pour le sauvetage ou pour éviter un plus grand dommage (article 66), même si les mesures employées n'ont pas eu de résultat (voir article 92, 98, et 103).

Addition à l'article 84 – Les assureurs renoncent à la franchise stipulée pour les avaries communes, dont le montant est égal ou inférieur à 1 p.100.

Les assurés ont la faculté de stipuler au contrat une dérogation aux prescriptions du droit actuellement en vigueur sur le règlement des avaries communes, pourvu qu'ils consentent, par les clauses du connaissement ou de la charte partie, à se soumettre aux règles d'York et d'Anvers, telles qu'elles existent actuellement ou avec les modifications qui pourront y être apportées, ou qu'ils déclarent à l'avance accepter la loi du port d'attache du navire.

Article 85 – Dans les rapports entre l'assureur et l'assuré les dispositions suivantes s'appliquent, pour déterminer en quel lieu et par qui le règlement d'avarie sera fait.

Le règlement d'avarie doit être fait par les personnes désignées à cet effet par la loi ou l'usage en vigueur au lieu de destination du navire, ou, s'il ne l'atteint pas, au port où le navire ou la cargaison se séparent, éventuellement sur la place où pour le port en question il est d'usage de faire les dispatches ou, enfin, au lieu de la conclusion de l'assurance.

Article 86 – Les obligations de l'assureur, pour les contributions et les pertes, au cas d'avarie communes et dans les deux cas analogues, sont déterminées, sont déterminées par le règlement effectué au lieu où il doit être fait, soit dans le pays, soit à l'étranger, et conforme aux dispositions du droit en vigueur à cet endroit. L'assuré, qui a souffert un dommage classé en avarie communes, n'a pas le droit de réclamer à l'assureur une somme supérieure à l'estimation du dommage fixée dans la dispatche ; d'autre part, l'assureur est tenu de payer la somme entière ainsi déterminée, sans pouvoir opposer la valeur agréée dans la police ou la valeur assurée, il doit accepter l'évaluation des objets assurés qui a servi de base au règlement d'avarie régulièrement fait, sans préjudice du droit d'attaquer cette évaluation pour erreur matérielle, s'il le peut (article 88).

L'assuré n'a pas le droit de réclamer à l'assureur le paiement d'un dommage qui, d'après la loi du lieu où s'est fait le règlement, ne pouvait être classé en avarie communes, en se fondant sur ce qu'une autre loi et spécialement celle du lieu d'assurance considère ce dommage, au contraire, comme une avarie commune.

Les frais de stationnement et d'assurance contre l'incendie, sauf les dépenses de conservation des marchandises pour l'une des causes prévues à l'article 70 n°3, doivent être remboursés à l'assuré, si le règlement fait à l'étranger ne les a pas classés en avarie communes. Au contraire, les loyers, frais de nourriture et de logement de l'équipage qui n'y ont pas été classés, ne peuvent être mis à la charge de l'assureur comme avaries particulières.

Article 87 – L'assureur ne répond pas des contributions dont il est question à l'article précédent, en tant qu'elles résultent d'un sinistre non couvert par l'assurance.

Lorsque des marchandises sont assurées avec la clause « franc d'avarie ou de bris », qu'un événement, générateur d'avarie communes, a entraîné, et que ce dommage a été classé en avarie commune, si la dispatche l'a laissé à la charge de l'assuré, l'assureur n'est tenu à aucune indemnité. Il en est de même au cas où le contrat d'assurance contient la clause « franc d'avarie ou de bris, sauf échouement », si un échouement ou un événement considéré comme analogue ne s'est pas produit.

Article 88 – Si le règlement d'avaries est fait par une personne désignée à cet effet par la loi ou l'usage, l'assureur ne peut le contester envers l'assuré pour violation de la loi, en vigueur au lieu de la dispache ou pour erreur d'estimation, de calcul ou de faits commises au détriment de l'assuré, à moins que ce dernier, par sa négligence à défendre ses droits, ne soit cause de ce préjudice.

Toutefois, l'assuré est obligé, suivant ce que demande l'assuré, ou de lui céder ses droits contre les tiers avantagés à son détriment ou de poursuivre, soit lui-même, soit par ses correspondants, la réclamation pour le compte et aux frais de l'assureur ;

Cependant l'assureur est en droit de contester le règlement envers l'assuré toutes les fois qu'un dommage souffert par ce dernier, et pour lequel aucune indemnité ne lui serait due d'après la loi en vigueur au lieu où se fait la dispache, est pourtant classé en avaries communes, ou si l'assuré, par suite d'une erreur dévaluation, de calcul ou de faits se trouve avantagé d'une autre façon.

Article 89 – Si le règlement d'avarie a été fait sur une place ou par une personne autres que celles désignées dans les articles précédents et que, nonobstant, l'assuré l'ait pris pour base de la liquidation des comptes avec les autres intéressés, il ne peut agir contre l'assureur en réparation du dommage éprouvé, sans avoir fait réviser ce règlement au lieu où il devait être fait ou, si c'est impossible, au lieu de la conclusion de l'assurance et par une des personnes désignées à cet effet, et c'est seulement d'après les résultats de cette révision qu'il peut réclamer la réparation du dommage.

Article 90 – Lorsque l'assuré a éprouvé un dommage qui est ou est considéré comme avarie commune, si la procédure régulière pour l'établissement et la répartition des avaries est commencée, l'assureur répond des contributions dues à l'assuré seulement dans la mesure où ce dernier n'a pas reçu ce qui lui revenait même par voie de justice, s'il convenait de faire un procès.

Article 91 – Si la procédure n'a pas été intentée, sans qu'il y ait eu faute de l'assuré ou d'une des personnes mentionnées à l'article 70 n°4, l'assuré a le droit d'agir directement contre l'assureur, d'après les conditions du contrat, pour la totalité du dommage.

Section IV – Des cas dans lesquels l'assureur répond au-delà de la somme souscrite et où il peut se libérer par le paiement de cette somme.

Article 92 – L'assureur répond du dommage que jusqu'à concurrence de la somme assurée. Il supporte, cependant, en totalité les frais faits pour sauver la chose assurée, pour éviter un plus grand dommage et les frais de recherche et de détermination des avaries (voir article 84, n°3, et 69, i.f), même si la somme entière, qu'il a ainsi à payer, excède la somme assurée. Si, à la suite d'un sinistre, des dépenses de ce genre ont été déjà faites, si, par exemple, il y a eu rachat ou frais de restitution de prise, si des sommes ont été employées à la remise en état ou à la réparation d'un objet avarié à la suite de ce sinistre, si par exemple, des frais d'avaries ont été exposés dans ce but ou si une contribution d'avaries communes a déjà été payée par l'assuré ou s'il est obligé personnellement à ce paiement, en cas de survenance d'un nouveau sinistre, l'assureur répond du dommage causé par cet événement postérieur pour toute la somme assurée, sans qu'il y ait lieu de tenir compte des dépenses et contributions antérieures mises à sa charge.

Les prescriptions contenues aux alinéas 2 et 3 de cet article ne s'appliquent pas, et l'assureur n'est tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée, quand le dommage souffert par l'assuré résulte en totalité ou en partie d'un abordage et dépasse le montant de la somme assurée, parce que l'assuré, à cause de cet abordage, doit payer une indemnité à un tiers (voir articles 69, n°7).

Article 93 – A la suite d'un sinistre, l'assureur est en droit de se libérer par le paiement de la somme entière assurée de toutes les autres obligations mises à sa charge par le contrat d'assurance et, spécialement, du paiement des frais nécessités par le sauvetage, la conservation et la remise en état des choses assurées.

Si, lors de la survenance du sinistre, une partie des choses assurées ne se trouvait plus exposée au risque couvert par l'assurance, l'assureur quand il use du droit que lui réserve cet article, n'a pas à payer la portion de la somme assurée correspondant à cette partie. Le paiement de la somme assurée ne donne à l'assureur aucun droit sur les choses assurées.

Malgré le paiement de la somme assurée, l'assureur reste tenu au remboursement des frais de sauvetage, conservation ou remise en état des choses assurées, faits avant que la déclaration qu'il entend user du droit dont il s'agit, soit parvenue à l'assuré (En ce qui concerne l'assurance sur prix de passages, voir article 140).

Article 94 – Sous peine de perdre le droit que lui accorde l'article 93, l'assureur doit notifier à l'assuré sa décision dans les trois jours après l'expiration du jour où l'assuré lui a notifié non pas seulement le sinistre, avec indication de sa nature et de ses conséquences immédiates, mais encore toutes les autres circonstances relatives à ce sinistre, autant, du moins, qu'il en a eu connaissance.

Article 95 – Au cas où l'assurance ne couvre pas toute la valeur assurable, l'assureur ne répond des contributions, sacrifices et frais mentionnés aux articles 84, n°1 à 3, et 69 i.f. que dans le rapport de la somme assurée à la valeur assurable (article 15).

Section V – Du défaut de l'influence de sinistres postérieurs sur les obligations déjà nées de l'assureur.

Article 96 – L'obligation de l'assureur au paiement d'une indemnité n'est ni détruite, ni modifiée par la survenance d'un nouveau dommage ou d'une perte totale, conséquence d'un risque qui n'est pas couvert par l'assurance.

Section VI – Des conditions et clauses restrictives.

Article 97 – L'assureur ne répond pas des avaries particulières qui, sans compter les frais de recherche et d'établissement du dommage (article 69 i.f.), ne dépassent pas 3 p.100 des valeurs déterminées ci-dessous ; il en répond au contraire, sans déduction de cette franchise, quand elles sont supérieures à 3 p.100.

La franchise de 3 p.100 se calcule de la manière suivante :

Pour le navire, l'avarie doit dépasser, déduction faite de la différence du vieux au neuf (article 130), les 3 p.100 de la valeur agréée dans la police ou de la valeur assurable, ou, si la somme est supérieure, les 3 p.100 de la valeur, estimée par experts, du navire en état d'avarie, en y rajoutant les frais de réparation alloués dans le règlement des avaries communes ou celui des avaries particulières.

Pour le fret, la perte doit dépasser les 3 p.100 du fret déterminé par la charte partie le manifeste, le connaissance ou tout autre moyen (article 20, alinéa 2).

Pour les marchandises,

- 1) Quand elles sont arrivées au port de destination, la franchise se calcule d'après la valeur qui est la plus élevée, soit celle qu'elles auraient eue à l'état sain, d'après le cours du marché fixé conformément à l'article 133, soit la valeur agréée, soit la valeur assurable
- 2) Quand elles ne sont pas arrivées au port de destination, l'assurance répond du dommage, évalué d'après l'article 133, qui dépasse les 3 p.100 de la valeur agréée ou assurable.

Pour les autres objets assurés, la franchise s'établit d'après la valeur agréée ou assurable.

Si le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages, les 3 p.100 sont calculés sur chaque voyage isolément. Le voyage se définit conformément aux prescriptions de l'article 83

Article 98 – L'assureur doit rembourser les frais mentionnés à l'article 84 n°3, même s'ils n'atteignent pas 3 p.100 de la valeur assurable. Ces frais ne doivent pas être compris dans le calcul d'établissement de la franchise tel qu'il est réglé par l'article 37.

Article 99 – S'il est convenu que l'assureur jouira d'une franchise autre que celle stipulée à l'article 97, les prescriptions de cet article s'appliquent en substituant aux 3 p.100 la proportion stipulée.

Article 100 – S'il est convenu que l'assureur ne prend pas les risques de guerre à sa charge, et que l'assurance pour les autres risques ne dure que jusqu'à la survenance d'un ennui de guerre, - convention que fait présumer la clause « franc d'ennuis de guerre », - les risques prennent fin pour l'assureur au moment précis où le risque de guerre commence à exercer une influence sur le voyage ; il en est ainsi, par exemple, quand le voyage, au début ou en cours, est interrompu par des navires de guerre, des corsaires ou un blocus, ou retardé pour éviter un danger de guerre, quand il y a déroutement pour les mêmes raisons ou que le capitaine est privé par un ennui de guerre de la libre disposition de son navire.

Article 101 – S'il est convenu que l'assureur ne prend pas les risques de guerre à sa charge, mais supporte tous les autres risques, même après survenance d'un ennui de guerre, - convention que fait présumer la clause « pour risques maritimes seulement » - les risques ne prennent fin pour l'assureur qu'à la condamnation de la chose assurée, ou lorsqu'ils auraient cessé, si les risques de guerre n'avaient pas été exceptés. Toutefois, l'assureur ne répond pas des dommages qui ont pour cause directe un risque de guerre, par exemple :

De la confiscation par une des puissances belligérantes ;

Des prise, détérioration, destruction et pillage par navires de guerre et corsaires, qu'ils appartiennent à des puissances reconnues ou non ;

Des frais qui résultent de l'arrêt et de la réclamation de prise, du blocus du port de séjour, du renvoi d'un port bloqué ou du séjour volontaire par suite de risques de guerre ;

Des conséquences suivantes d'un tel séjour : détérioration et diminution des marchandises, frais et risques de débarquement et de stationnement, frais de réexpédition. Si le séjour se prolonge plus de deux mois, dans tous les cas et sans préjudice de la disposition qui précède, l'assurance sur facultés vaut avec « franchises d'avaries et de bris, sauf échouement », et, pour les liquides en fûts, avec « franchise de coulage, sauf si le navire vient à talonner ».

Dans le doute, on doit présumer que le dommage survenu n'a pas pour cause un risque de guerre.

Si, à la suite d'un évènement de guerre, le navire est renvoyé dans un port ou est capturé, dans une assurance conclue aux conditions qui précèdent, l'assuré doit payer une surprime d'un demi pour cent pour chaque moi commencé à partir du moment où le navire est arrivé au port de prise jusqu'à la fin des risques (voir alinéa 1) ; il peut, cependant, renoncer à la prorogation de l'assurance, mais il doit en faire la déclaration aussitôt qu'il a reçu la nouvelle du renvoi ou de la capture.

Article 102 – Dans une assurance « à l'heureuse arrivée », le risque prend fin pour l'assureur au moment précis où le navire a jeté l'ancre ou s'est amarré dans le port de destination à une place usuelle ou convenable.

L'assureur est responsable seulement :

- 1) Dans une assurance sur corps, de la perte totale du, du délaissement (article 116), ou de la vente du navire pour irréparabilité, survenue à la suite d'un sinistre et avant l'arrivée au port de destination (article 131) ;
- 2) Dans une assurance sur facultés, du défaut d'arrive des marchandises ou d'une partie d'entre elles au port de destination à la suite d'un sinistre, et, par exemple, de leur vente à la suite d'un sinistre, avant l'arrivée au port de destination.

Quand les marchandises sont arrivées au port, l'assureur ne répond ni de l'avarie, ni de la perte qui en est la conséquence.

Dans aucun cas, les contributions, sacrifices et frais mentionnés à l'article 84, n°1 à 3, et à l'article 69 i.f. ne sont à la charge de l'assureur.

Article 103 – Dans une assurance avec la clause « franc d'avaries », l'assureur ne répond pas d'un dommage résultant d'une avarie ; il n'y a pas à distinguer si ce dommage consiste soit dans une diminution de valeur, soit dans une perte totale ou partielle, comme dans le cas où les marchandises assurées étaient dans un état complet de détérioration et avaient perdu leur qualité primitive lors de leur arrivée au port de destination ou avaient été vendues au cours du voyage à la suite d'une avarie faisant craindre une altération plus grande.

La clause « franc de bris » produit des effets analogues.

L'assureur répond de tout dommage qui ne résulte pas d'avarie ou de bris, comme si le contrat ne portait pas cette clause.

Dans tous les cas il répond des contributions, sacrifices et frais mentionnés à l'article, n° 1 et 2, et à l'article 69 i.f. ; il répond aussi des frais mentionnés à l'article 84, n°3 mais seulement s'ils sont été faits pour éviter une perte qui resterait à sa charge.

Article 104 – Si la clause « franc d'avaries et de bris », on ajoute les mots « sauf échouement », l'assureur répond de tous bris ou avaries qui excèdent la franchise (article 97), lorsqu'ils résultent de l'échouement du navire ou des allèges sur lesquelles se trouvent les marchandises assurées.

Il y a échouement, quand le navire touche le fond et reste fixé, ou qu'il ne peut être renfloué que grâce à des moyens extraordinaires, tels que l'abatage de la mâture, le jet ou le débarquement de la cargaison, - mais non par les moyens ordinaires, comme le déhalage sur l'ancre ou l'établissement de la voilure, - ou qu'il est relevé par une marée exceptionnelle, et quand, à la suite de cet évènement, la coque du navire a éprouvé des avaries telles qu'elles permettent

d'expliquer la détérioration des marchandises. Sont assimilés à l'échouement seulement les cas où le navire est chaviré, coulé, naufragé et incendié.

Si un échouement ou un des sinistres maritimes analogues s'est produit, l'assureur ne répond que des avaries qui en sont la conséquence et dépassent la franchise et d'aucune autre ; jusqu'à preuve du contraire, il est à présumer qu'une avarie, qui pourrait avoir pour cause un de ces sinistres, en est effectivement la conséquence. Cette règle s'applique par analogie aux assurances contenant la clause « franc de bris, sauf échouement ».

L'avarie ou le dommage par bris, qui sont démontrés résulter d'un incendie, sauf combustion spontanée, ou de l'extinction de cet incendie ou d'un bombardement, sont considérés comme des avaries à la charge de l'assureur, malgré la clause « franc d'avaries et de bris sauf échouement ».

Article 105 – Toute assurance sur facultés, dans laquelle l'assureur ne s'est pas exonéré de la responsabilité des avaries par la clause « franc d'avaries » (article 103), vaut comme si elle contenait la clause « avec franchise de tant p.100 d'avaries », soit la clause « franc d'avaries, sauf échouement ».

Les polices relatives aux assurances sur facultés doivent exprimer les marchandises pour lesquelles la franchise est stipulée et quel en est le montant.

Pour les marchandises qui ne sont pas comprises dans l'énumération de la police et ne sont pas assurées à des conditions spéciales, l'assurance vaut comme si elle contenait la clause « franc d'avaries, sauf échouement ».

La franchise se calcule sur le montant seul de l'avarie, sans y comprendre les frais qu'auraient eu à supporter les marchandises ou le dommage qui serait la conséquence de la perte d'une certaine partie de la cargaison.

Si l'avarie dépasse la franchise, c'est le montant total de cette avarie que doit rembourser l'assureur, sauf convention contraire qui peut résulter de la clause « franchise déduite ». Quand l'assurance contient cette clause, les frais sont ajoutés au montant de l'avarie, tel qu'il est déterminé par l'article 133, et l'indemnité n'est due que pour la valeur dont la somme totale, ainsi composée, excède la franchise calculée sur la valeur assurable ou agréée, des objets considérés. (Pour les avaries aux marchandises liquides, voir article 106, alinéa 4).

Addition aux articles 104 et 105 – Sauf stipulation contraire, les marchandises sont considérées comme assurées aux conditions suivantes :

Avec franchises d'avarie de 3 p.100 :

Aloès enclumes, ancres en fer, arsenic, asphalte, coton en balles pressées, ambre, borax en fûts, café en fûts, camphre brut, cannelle du pays d'origine, cardamome en caisses, caissia lignea en caisses, quinquina en caisses, cochenille, dents d'éléphants, bois de teinture en morceaux, extrait de bois de teinture, galipot, fils de lin, de coton, de laine, excepté l'andrinople, objets d'or, vrai, copal, résine en fûts, bois, excepté madriers, planches et feuilles de placage, cornes, pointes de corne, indigo, extrait d'indigo, vernis de laque, lin et toile de lin (à l'exception de la toile à sac) en caisses et ballots (par ballot il faut entendre un emballage non seulement en toile mais encore en toile cirée, goudronnée ou huilée), macis en fûts ou en caisses, étoffes (à l'exception des draps et draps ouvrés), en caisses ou en ballots, métaux en blocs ou en barres (à l'exception du fer et de l'acier), musc, noix muscade, nickel, opium, pois, mercure en caisses métalliques, rhubarbe, safran, laque en écaille, écaille, soufre brut, soie, objets en argent vrai et fil d'argent, spermaceti, stéarine, bas en caisses et ballots, suif, câbles goudronnés, vanilles, cire d'abeille,

blanc de baleine, dents de morses, laine d'Europe (Excepté la laine d'Islande et la bourre de laine), zinc en feuilles, cinabre.

Avec franchise de 10 p.100

Coton en balles non pressés, cafés en sacs, cardamome en sacs, lin et toile (excepté la toile à sac) en balles, étoffes (à l'exception des draps et draps ouvrés) en balles, clous de girofle en couffes, poivre en balles, piment, riz du pays d'origine en fûts, acier en fûts et caisses, à moins qu'il ne soit à destination de ports au-delà de l'atlantique, bas en balles.

Toutes les marchandises, non comprises dans l'énumération qui précède, sont considérées comme assurées « franc d'avaries et bris, sauf échouement ».

Sont assimilés à l'échouement, sans déroger en rien aux dispositions de l'article 104, la collision (qu'il y ait abordage ou submersion), le choc (contre le fond ou un autre navire, un quai, une jetée, un pont et tout autre corps fixe ou flottant) et l'avarie causée par les glaces au navire.

Article 106 – Pour les marchandises liquides, dans lesquelles sont compris aussi le miel, la mélasse, les sirops, l'huile de palme et le goudron, l'assureur ne répond jamais du coulage normal, sauf le cas de vente dans un port de relâche (voir alinéa 3) ; il ne répond du coulage anormal que dans les cas suivants : si le navire a été fortement ébranlé par un choc ou une collision (qu'il y ait eu abordage ou submersion), chaviré, coulé ou naufragé, si la coque a été brisée, si une fortune de mer a entraîné pour le navire une irréparabilité absolue (article 131), s'il a été arrêté ou capturé d'une manière qui oblige l'assureur et qu'il soit retenu plus de trois mois à compter du jour de l'arrêt, s'il a dû rester plus de trois mois dans un port de relâche qu'un risque de guerre ou le blocus du port de destination l'a obligé à gagner, ou si les marchandises ont été déchargées dans un port de relâche à la suite d'un évènement qui est à la charge de l'assureur.

On considère comme coulage normal, pour les liquides contenus dans des récipients métalliques, un déchet de 3 p.100 ; pour l'huile d'olives en fûts cerclés de fer, un déchet de 5 p. 100 ; pour l'huile d'olives en fûts d'un autre genre et pour tous autres liquides, quel que soit le vase qui les contienne, un déchet de 10 p.100.

Quand il y a vente dans un port de relâche, aucune déduction n'est à faire pour coulage normal ou anormal.

Une avarie survenue à des marchandises liquides n'est à la charge de l'assureur que s'il se produit une des circonstances mentionnées au premier alinéa de cet article qui l'obligent au paiement du coulage anormal. Quand les marchandises liquides sont embarquées en bouteilles, récipients de verre, cruchons, ou vases de même nature, les dispositions précédentes s'appliquent à toute avarie qui survient aux étiquettes, capsules, paniers et autres enveloppes.

Les marchandises liquides en vases fragiles sont considérées comme assurées avec la clause « franc de bris, sauf échouement ».

Article 107 – Les marchandises chargées sur pont sont considérées comme assurées avec la clause « franc d'avaries, de jet et d'enlèvement par le vagues ». En conséquence, l'assureur n'est responsable de la perte, sauf avaries communes ou cas analogues (article 84), que si le navire est coulé, chaviré, détruit par le feu, disparu, ou déclaré de bonne prise, et encore, s'il ne peut rapporter la preuve que le chargement sur le pont avait été auparavant jeté par-dessus bord ou emporté par les vagues.

Quand les marchandises ont été chargées sur le pont à l'insu et contre la volonté de l'assuré et, s'il y a lieu, des personnes désignées à l'article 70n°4, l'assureur est responsable, comme si le chargement avait été fait dans la cale. L'article 71 s'applique à l'action contre le capitaine.

L'assurance du fret des marchandises chargées sur le pont est censée contenir la clause « franc de perte de fret résultant d'avaries, jet ou enlèvement par les vagues ». L'assureur sur navire et sur fret n'est pas tenu des contributions d'avaries communes ou cas analogues, qui peuvent être allouées à titre d'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises chargées sur le pont.

Article 108 – L'assurance d'animaux vivants embarqués soit dans l'intérieur du navire, soit sur le pont, auquel cas d'ailleurs les prescriptions de l'article 107 s'appliquent est considérée, sauf convention contraire, comme contenant la clause « franc d'avaries et de mort », sauf échouement ».

TITRE V

De l'Etendue du dommage

Section Première – De la perte totale

Article 109 – Il y a perte totale du navire ou des marchandises, quand le navire ou les marchandises ont péri, ou que l'assuré en a été privé sans espoir de les recouvrer, comme s'ils ont coulé à fond, sans qu'il soit possible de les retirer, s'ils ont perdu leur qualité primitive ou ont été déclarés de bonne prise. Le sauvetage de quelque débris ou épaves n'empêche pas qu'il y ait perte totale du navire (article 110).

Article 110 – Il y a perte totale du fret, quand le fret entier (voir articles 20 et 21) est perdu).

Article 111 – Il y a perte totale du profit espéré ou des commissions et courtages à gagner à l'arrivée des marchandises au port de destination, quand elles n'ont pu y parvenir à la suite d'un sinistre au cours de voyage.

Article 112 - Il y a perte totale des sommes prêtées à la grosse et des frais d'avaries, quand les choses qui servent de garantie au fret ou pour lesquelles les frais d'avaries ont été exposés ou avancés, ont subi une perte totale ou ont été exposées à d'autres fortunes de mer telles qu'à la suite des avaries, des emprunts à la grosse, ou des autres charges qui en résultent, il ne reste plus rien comme garantie.

Article 113 – Au cas de perte totale, l'assureur doit payer la valeur agréée ou assurée, sous les déductions prescrites par l'article 23, dans la mesure où il s'est obligé (art 15). (Pour la signification de la valeur agréée dans l'assurance du fret, voir art 16, al 5).

Article 114 – Au cas de perte totale, la valeur des objets sauvés avant le paiement de la somme assurée est déduite de cette somme. Si l'assurance ne porte pas sur la valeur entière des objets assurés, il est déduit seulement de la somme assurée une part proportionnelle à la valeur des objets sauvés (art 15).

Le paiement de la somme assurée emporte subrogation pour l'assureur aux droits de l'assuré sur les choses objets de l'assurance.

Si, après le paiement de la somme assurée, un sauvetage total ou partiel est effectué, l'assureur seul a droit sur les choses sauvées postérieurement au paiement. Si l'assurance ne porte pas sur la valeur entière, le droit sur les choses sauvées n'appartient à l'assureur que pour une part proportionnelle.

(Pour le règlement à établir, voir article 142).

Article 115 – Au cas de perte totale du profit espéré (art 111), si les marchandises sont vendues en cours de voyage un prix tel que le produit net soit supérieur à leur valeur assurable, ou s'il a été alloué une somme supérieure à cette valeur pour un sacrifice de marchandises classé en avarie commune, ou en remboursement d'une indemnité que l'affréteur, l'armateur ou le capitaine auraient eu à payer (Code de Commerce, art 611 et 612), cet excédent est déduit de la somme assurée pour le profit espéré.

Section II – Du délaissement

Article 116 – L'assuré a la faculté, moyennant cession de ses droits sur la chose, d'exiger le paiement de la somme entière assurée dans les cas suivants, c'est à dire de faire délaissement :

1° Si le navire est disparu ;

2° Si l'objet de l'assurance est en péril par le fait que l'embargo a été mis sur le navire ou les marchandises, qu'une puissance belligérante les a capturés, qu'ils ont subi un arrêt d'une autre nature par le fait du prince, ou que des pirates les ont pris ; si la libération n'a pas eu lieu dans le délai de 6, 9 ou 12 mois, suivant que la capture, l'arrêt ou la prise se sont produits :

- a) dans un port ou une mer d'Europe ou même dans une partie qui n'appartient pas à l'Europe, de la mer Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer d'Azov ;
- b) dans une autre mer, mais en deçà du cap de Bonne Espérance et du Cap Horn
- c) dans une mer au delà de ces limites.

Le délai se calcule à partir du jour où l'assureur a reçu de l'assuré notification du sinistre (art 65, al 1).

Article 117 – Un navire en cours de voyage est considéré comme disparu, s'il n'a pas atteint le port de destination dans le délai de disparition et que dans ce délai aucune nouvelle ne soit parvenue aux intéressés.

Le délai de disparition est :

1° De 6 mois pour les navires à voiles, 4 pour les navires à vapeur, quand les ports de départ et de destination sont des ports européens ;

2° De 9 mois pour les navires à voiles et à vapeur, quand le port de départ ou de destination, qui n'est pas un port européen, se trouve situé en deçà du cap de Bonne Espérance ou du Cap Horn ; de 12 mois pour tout navire, si ce port est situé au delà ;

3° De 6, 9 ou 12 mois pour les navires à voiles ou à vapeur, quand ni le port de départ, ni le port de destination ne sont des ports européens, suivant que la durée normale du voyage est inférieure à 2 mois, à 3 mois, ou dépasse 3 mois. Dans le doute, on prend le délai le plus long.

Article 118 – Le délai de disparition se compte du jour où le navire a commencé le voyage. Si cependant, depuis son départ, des nouvelles sont parvenues, le délai se calcule du jour jusqu'où

vont les dernières indications, comme si le navire était parti du point où l'ont laissé les derniers renseignements certains.

Article 119 – La notification du délaissement doit parvenir à l'assureur dans le délai du délaissement.

Ce délai est de 6 mois si, au cas de disparition (art 116, n°1), le port de destination est un port européen et si, au cas de capture, arrêt ou prise (art 116, n°2), le sinistre s'est produit dans un port ou une mer d'Europe ou encore dans une partie qui n'appartient pas à l'Europe de la Mer Méditerranée, de la Mer Noire, ou de la Mer d'Azow. Il est de neuf mois dans les autres cas.

Le délaissement commence à courir à l'expiration des termes fixés par les articles 116 et 117.

En cas de réassurance, le délai de délaissement commence à courir à l'expiration du jour où le réassuré a reçu notification du délaissement de la part de l'assuré.

Article 120 – Après l'expiration du délai, le délaissement est irrecevable, sans préjudice du droit de l'assuré à réclamer réparation du dommage qu'il a subi, par d'autres voies.

Au cas de disparition du navire, si le délai de délaissement est dépassé, l'assuré peut exiger l'indemnité en perte totale ; mais il doit, si l'objet assuré se retrouve et qu'il n'y ait pas perte totale, rembourser à l'assureur, sur sa demande, la somme assurée, contre renonciation de ce dernier aux droits que lui conférait le paiement de cette somme (art 114), et il est obligé de se contenter de la réparation du dommage partiel qu'il aurait subi.

Article 121 –Le délaissement, pour être valable, doit être fait sans réserves ni conditions et porter sur toute la chose assurée, dans la mesure du moins où, au temps du sinistre, elle était exposée aux risques maritimes.

Quand l'assurance ne porte pas sur la valeur entière, l'assuré n'est obligé au délaissement que d'une part proportionnelle de la chose assurée.

Le délaissement, une fois notifié, est irrévocable.

Article 122 – Le délaissement est sans valeur, si les faits qui l'ont motivé ne sont pas vérifiés ou n'existaient plus au jour de la notification. Il reste obligatoire pour les deux parties, bien que plus tard des événements se produisent, dont la survenance antérieure aurait empêché l'exercice du droit au délaissement.

Article 123 – Par le fait de la déclaration de délaissement, passent à l'assureur tous les droits que l'assuré avait sur la chose qui en a fait l'objet.

L'assuré doit donner garantie à l'assureur pour les droits réels existants sur la chose délaissée au jour de la déclaration de délaissement, à moins qu'ils ne soient la conséquence de risques mis par le contrat à la charge de l'assureur.

Si le navire est délaissé, le fret net du voyage au cours duquel le sinistre s'est produit, appartient à l'assureur, mais seulement pour la partie gagnée, après la notification de délaissement. Cette partie se détermine en suivant les règles prescrites pour le calcul du fret de distance.

La perte qui en résulte pour l'assuré, si le fret est assuré séparément, est à la charge de l'assureur du fret.

Article 124 – Le paiement de la somme assurée ne peut être exigé qu'après communication des pièces justificatives du délaissement et au bout d'un délai convenable accordé pour en faire l'examen. Si le navire est délaissé pour cause de disparition, font partie des pièces à

communiquer des attestations dignes de foi concernant l'époque où le navire a quitté le port de départ et établissant qu'il n'est pas arrivé au port de destination dans le délai de disparition.

L'assuré est tenu, autant qu'il est en son pouvoir, de la notification du délaissement, de déclarer à l'assureur toutes les assurances, s'il en existe, contractées sur la chose délaissée et les emprunts à la grosse ou autres charges qui la grèvent, s'il y a lieu. L'omission de cette déclaration donne à l'assureur le droit de refuser le paiement de la somme assurée tant que cette déclaration n'a pas été faite ; s'il a été stipulé un terme pour le paiement, ce délai ne commence à courir que du jour où la déclaration est faite.

Article 125 – Même après la notification du délaissement, l'assuré est tenu de prendre les mesures nécessaires pour opérer le sauvetage de la chose assurée et pour prévenir un plus grand dommage, d'après les prescriptions de l'article 66, jusqu'à ce que l'assureur soit lui-même en situation de le faire.

Si l'assuré apprend qu'un objet réputé perdu a réapparu, il doit immédiatement en donner avis à l'assureur et l'aider, sur sa demande, à le recouvrer et en tirer profit.

Les frais sont à la charge de l'assureur ; il doit même, dans une certaine mesure, en faire l'avance à l'assuré, s'il le demande. L'assuré n'a pas le droit d'exiger pour ses peines et soins une commission.

Article 126 – Si l'assureur reconnaît le bien fondé du délaissement, l'assuré est obligé, sur sa demande et à ses frais, de lui remettre un titre authentique, acte de délaissement, constatant le transfert des droits résultant de la notification du délaissement, en vertu de l'article 123, et de lui donner les pièces relatives aux choses délaissées.

Section III – Des avaries partielles

A – Au navire

Article 127 – Quand un navire a souffert des avaries, on doit, aussitôt que possible, procéder à l'expertise du dommage existant et en dresser un rapport, établir le devis des réparations jugées nécessaires, et, si les circonstances le permettent, exécuter de suite ces réparations.

La procédure à suivre et les conséquences qui en résultent à l'égard de l'obligation de l'assureur à réparer le dommage sont déterminées d'après les règles suivantes concernant :

1° La désignation des experts (article 128) ;

2° L'expertise et l'estimation des avaries (article 129) ;

3° Le montant de l'indemnité à fixer sur la base de l'expertise et du devis et, s'il y a lieu, des réparations effectuées (article 130) ;

4° Le droit réservé à l'assuré, sous certaines conditions, de faire vendre aux enchères publiques le navire avarié pour le compte de l'assureur (article 131, 132).

L'assuré, s'il est présent sur le lieu où se trouve le navire avarié, à défaut le capitaine, doit veiller à l'observation des dispositions qui vont suivre. Sinon, et s'il a été procédé contrairement à ces dispositions, l'assuré, pour pouvoir réclamer à l'assureur la réparation du dommage, conserve néanmoins le droit de rapporter la preuve qu'une avarie au navire, qu'il doit déterminer, existait à l'époque où auraient dû se faire l'expertise et l'estimation, et que cette avarie, mise par lui à la charge de l'assureur, a eu pour cause un sinistre au cours du dernier voyage. Toutefois, n'a aucune force probante le rapport dressé à la suite d'une expertise et d'une estimation auxquelles l'assuré, ou le capitaine, a fait procéder en violation de ce règlement, par exemple, non contradictoirement, alors que l'assureur ou un de ses agents

auraient dû y être appelés ; ne sont pas davantage admis comme moyens de preuve le témoignage et les déclarations certifiées du capitaine ou des personnes qui ont pris part à cette expertise et à cette estimation irrégulières à titre de correspondants de l'assuré ou d'experts, ou qui ont participé à l'administration de la preuve comme requérants (Requiternten) ou en une autre qualité.

Ces dispositions reçoivent les exceptions suivantes :

1° Si, par suite de certaines circonstances, l'assuré ne s'est pas trouvé à même de faire connaître en temps utile au capitaine l'assurance et les règles à suivre en conséquence, l'expertise, l'estimation et le rapport qui en a été dressé peuvent servir de base à la fixation de l'indemnité à payer et ont force probante, s'ils sont suffisants quant au fond, lorsqu'ils ont été faits conformément aux lois ou aux usages en vigueur dans le pays où il fallait procéder à la constatation de l'avarie.

2° Si l'assureur désigne un représentant spécial pour cette avarie, ou s'il existe sur la place ou pour cette place un agent général de l'assureur pour toutes les avaries qui peuvent survenir, - auxquels cas l'assuré est obligé par l'article 128 d'appeler ce mandataire à toutes les opérations qu'il convient d'effectuer, - l'inobservation des règles dont il s'agit ne porte aucun préjudice à l'assuré, quand elle a eu lieu du consentement exprès ou tacite de cet agent. L'assureur est lié par les actes de son représentant relatifs à la constatation de l'avarie.

Article 128 – Pour la désignation des experts, il faut appliquer les règles suivantes :

a) Au cas où l'assureur ou son agent sont présents au lieu où se trouve le navire avarié, ou se trouvent dans le voisinage, assez près pour pouvoir être appelés aux opérations à effectuer sans perte de temps trop grande, l'assuré lui-même, quand il est présent, ou le capitaine, s'ils connaissent la présence ou la proximité de l'assureur ou de son agent, doivent faire sommation à l'un ou à l'autre d'assister à l'expertise du navire et au rapport fixant et estimant l'avarie.

Si l'assureur ou son agent défèrent à la sommation, chaque partie nomme un expert pour procéder à l'expertise et dresser un rapport fixant et estimant le dommage.

Si les deux experts s'accordent sur l'existence, l'appréciation et l'évaluation de l'avarie, le résultat de l'expertise est définitif. Sinon, ils choisissent un tiers expert dont la décision fait loi. Si les experts ne peuvent s'entendre sur le choix de ce tiers expert, l'assuré, ou le capitaine, en requiert la nomination auprès du consul de la nation auquel appartient le navire accrédité sur la place, à défaut auprès d'une autorité du lieu. On entend par autorité, au sens de cet article, le tribunal de la place, à défaut, un autre consul accrédité de l'Europe ou de l'Amérique du Nord, et, s'il n'y a ni tribunal ni consul de ces pays, l'agent du Lloyd's ou le capitaine d'un navire de guerre de l'Europe ou de l'Amérique du Nord qui se trouve présent.

b) au cas où l'assuré ou le capitaine en est réduit à sa seule initiative, - c'est à dire, si ni l'assureur ni son agent ne sont présents ou assez près pour pouvoir être avisés à bref délai, si leur présence ou leur proximité est ignorée de l'assuré ou du capitaine, enfin, si, sur la sommation à eux faite, l'assureur ou son agent refusent de se présenter, - l'assuré, ou le capitaine, doit s'adresser au consul de la nation à laquelle appartient le navire, accrédité sur la place, à défaut, à l'une des autorités du lieu dans l'ordre fixé à l'alinéa précédent, pour obtenir nomination de deux experts et, au besoin, d'un tiers expert, pour procéder à l'expertise, à la constatation et à l'estimation de l'avarie ; la décision de ces experts ou du tiers expert, s'il y a lieu, a la valeur indiquée plus haut.

Article 129 – La décision des experts ou du tiers expert doit :

1° Quant à la forme, être consignée par écrit aussitôt après les opérations d'expertise et d'estimation, et, si l'agent de l'assurance a concouru à l'expertise, il doit attester son assistance dans le rapport et le signer.

Si la nomination des experts ou du tiers expert a eu lieu sans le concours de l'assureur ou de son agent, ce fait doit être certifié dans le rapport par le consul du pays du navire assuré, qui a désigné les experts ou le tiers expert, ou, à défaut, par l'autorité du lieu qui a agi à sa place (article 128).

2° Quant au fond, le rapport doit contenir :

- a) La mention de la personne par qui les experts ou le tiers expert ont été nommés ;
- b) La date de l'expertise et l'indication des personnes qui l'ont faite ;
- c) L'énumération détaillée de toutes les avaries découvertes ;
- d) La déclaration des experts indiquant celles des avaries qu'ils attribuent aux fortunes de mer du dernier voyage et celles qui leur paraissent résulter d'autres causes, comme l'usure normale, la vieillesse, la pourriture, la piquûre des vers, une construction défectueuse ou une avarie antérieure au dernier voyage.

Sont considérées comme résultant de l'usure normale les avaries qui se produisent dans les cas suivants : quand les voiles, même par suite de forçement, sont endommagées, déchirées, ou emportées par le vent ; quand les ancres, câbles, chaînes ou cordage courants sont avariés ou rompus ; le fait que plus tard ces objets avariés, brisés ou rompus ont dû être coupés ne change rien à la nature de l'avarie. Si, cependant, les voiles sont endommagées ou enlevées par la rupture des vergues ou le choc des paquets de mer, une telle avarie ne peut être considérée comme une conséquence de l'usure normale.

- e) Le devis des réparations à faire pour ces avaries que les experts, en suivant les prescriptions des deux alinéas qui précèdent (d), attribuent aux fortunes de mer du dernier voyage. Ce devis ne doit pas consister dans la simple mention d'une somme globale, mais chaque avarie doit faire l'objet d'une évaluation distincte.

Article 130 – Pour déterminer si les réparations doivent être faites immédiatement après l'expertise, le devis et l'établissement du rapport, conformément aux articles 127 à 129, il faut considérer si l'assurance prend fin au lieu où le navire se trouve en état d'avarie ou si elle n'est pas encore expirée. (pour les cas d'irréparabilité, voir article 131).

Si l'assurance prend fin à cette place, il appartient à l'assuré de décider si et à quel moment il veut faire les réparations au navire ou quelles autres mesures il lui convient de prendre. Quoiqu'il fasse, l'assureur lui paie le dommage d'après le devis dressé par les experts et rien que d'après cette estimation. L'assureur n'a pas plus à tenir compte du montant des réparations qui ont pu être effectuées que des frais faits pour fournir l'argent nécessaire à ces réparations.

Si l'assurance ne prend pas fin au lieu où le navire se trouve en état d'avarie, comme si, dans une assurance pour un seul voyage, le navire n'a pas atteint le port de destination, ou qu'une assurance à temps ou pour plusieurs voyages ne soit pas encore expirée, il faut faire les réparations et sans délai. Les réparations faites, l'assuré est tenu de communiquer les comptes à l'assureur. S'il résulte de ces comptes que la somme totale dépensée pour la réparation des avaries à la charge de l'assureur n'atteint pas la somme fixée par le devis des experts, l'indemnité se calcule sur les dépenses réelles dont le montant est inférieur à cette estimation. Sont encore à la charge de l'assureur, lorsqu'il faut faire les réparations, les frais pour fournir

l'argent nécessaire à ces réparations, sauf quand elles doivent se faire après l'achèvement d'un voyage, dans une assurance à temps ou pour plusieurs voyages qui n'est pas encore expirée. Le montant total des réparations une fois déterminé, suivant les règles qui précèdent, soit d'après le devis, soit d'après le coût réel, il faut y faire les déductions suivantes pour établir définitivement la somme à payer par l'assureur.

A – il est toujours fait une déduction d'un tiers sur le montant total des réparations pour la différence du vieux au neuf, sans préjudice des exceptions qui suivent :

1° Il n'y a pas de déduction pour avaries :

- a) Au corps ou à la mâture du navire, quand il n'y avait pas encore un an qu'il était en mer au temps du dommage ;
- b) Aux parties du corps, de la mâture ou des appareils, quand ces parties avariées ou perdues étaient neuves au début du voyage au cours duquel le voyage s'est produit, peu importe que le navire lui-même ait été neuf ou ait déjà fait un ou plusieurs voyages ;
- c) Aux ancres ;

Enfin, il n'est fait aucune déduction :

- d) Sur le coût des réparations provisoires et de fortune faites dans un port de relâche, dans le simple but de mettre le navire en état de se rendre dans un port où des réparations convenables pourront être effectuées.

2° Une déduction inférieure ou supérieure au tiers est faite, ou même aucune indemnité n'est payée pour les dépenses effectuées, quand il s'agit des objets suivants :

La déduction est pour avaries :

- a) Aux chaînes d'ancres, sauf pour le premier voyage dans lequel elles ont servi (v n°1, b), d'un sixième ;

- b) Aux doublages métalliques :

Pour les avaries qui surviennent aux doublages de cuivre ou de cuivre jaune, lors du premier voyage, après leur application sur la coque du navire, nulle ; lors des voyages faits dans la première année, d'un cinquième ; dans la deuxième année, de deux cinquièmes ; dans la troisième, de trois cinquièmes, et dans la quatrième, de quatre cinquièmes. Pour les avaries qui surviennent au cours des voyages effectués après la quatrième année, l'assuré n'a rien à toucher.

Les avaries aux doublages en zinc ou en tôle sont assimilées pour les trois premières années aux avaries aux doublages en cuivre ou cuivre jaune. Après la troisième année, l'assuré n'a rien à toucher.

Les délais prescrits pour ces divers doublages se comptent du jour où l'application est terminée au jour où commence l'enlèvement. – La déduction se fait sur le coût du doublage neuf augmenté des frais d'application, après retranchement de la valeur du vieux doublage ; la différence en poids, s'il y a lieu, entre le neuf et le vieux doublage, doit rentrer en ligne de compte. – Si sous le vieux doublage, il y avait un doublage en têtes de clous ou une couche de feutre, de papier ou de matières semblables, le renouvellement de cette couche rentre dans les frais d'application.

Si le navire est entouré d'un soufflage en bois ou d'un doublage en têtes de clous qui n'est pas recouvert d'un doublage en cuivre ou autre métal, la durée normale de cette garniture est estimée à trois ans ; si donc au bout de ce temps un renouvellement a lieu, il n'est dû aucune indemnité pour cette dépense. Si ce renouvellement a lieu plus tôt, la déduction d'un tiers s'opère.

- c) Quand le navire, à l'occasion des réparations nécessitées par les avaries, est agrandi, renforcé ou amélioré d'une autre manière, ou que des pièces nouvelles y sont introduites qui, non seulement remplacent les pièces perdues ou inutilisables, mais donnent encore une plus value au navire en faveur de l'assuré ; si le devis des réparations comprend aussi ces travaux, il y a lieu à une déduction extraordinaire à estimer d'après les circonstances.
- d) Ne sont pas à la charge de l'assureur, et, par suite, ne doivent pas être remboursés à l'assuré les frais de peinture et de vitrerie, comme les dépenses de restauration et la décoration du navire.

B – Vient encore en déduction l'entier produit ou la valeur des vieilles pièces, s'il en existe, qui sont remplacées ou à remplacer par de nouvelles.

S'il y a lieu de faire cette déduction et en même temps celle pour différence du vieux au neuf, on opère d'abord la seconde, puis la première se fait sur le reste.

Article 131 – Si l'expertise faite d'après les article 127 à 129, conclut à l'irréparabilité du navire, que cette irréparabilité soit absolue, si la réparation est tout à fait impossible, ou relative, si la réparation ne peut se faire au lieu où se trouve le navire et qu'il soit impossible de le conduire dans un port où les réparations pourraient être effectuées, l'assuré est en droit, à l'égard de l'assureur, de faire vendre le navire aux enchères publiques et d'exiger le paiement de l'écart, sans déduction pour différence du vieux au neuf (article 130), entre le net produit de la vente et la valeur assurable ou agréée.

Si le navire ne mérite pas d'être réparé, par exemple, s'il y a disproportion entre le coût des réparations à faire et sa valeur, l'assuré n'a pas le droit de le faire vendre pour le compte de l'assureur.

Les dispositions qui vont suivre, relatives aux conditions dans lesquelles l'assureur doit tenir pour obligatoire à son égard la vente du navire faite pour les motifs précités, s'appliquent dans tous les cas, quand le navire se trouve en état d'avaries dans un port autre que celui où les risques commencent ou finissent pour l'assureur, par exemple dans une port de relâche ; elles ne s'appliquent qu'au cas d'irréparabilité absolue du navire, s'il se trouve en état d'avaries dans un port où les risques pour l'assureur commencent ou prennent fin, en règle générale le port de départ ou de destination.

La vente du navire, sous ces restrictions, doit être tenue pour obligatoire par l'assureur, si les quatre conditions suivantes sont réunies. Il faut :

1° Que les experts ou le tiers expert, nommés conformément à l'article 128, en observant pour la forme et le fond de leur rapport les prescriptions de l'article 129, et en motivant leur opinion par l'indication des raisons qui leur ont semblé décisive, se prononcent pour l'irréparabilité absolue ou relative du navire.

2° Qu'il résulte de leur déclaration que l'irréparabilité du navire provient d'un sinistre provient d'un sinistre qui s'est produit au cours du voyage assuré, sinistre dont l'assureur répond aux termes du contrat. Par suite, la vente du navire n'est à la charge de l'assureur que s'il a été

impossible d'effectuer les réparations nécessitées par ce sinistre, ou si elles n'ont pu être faites ni au port où se trouvait le navire ni dans un port qu'il pouvait atteindre. Mais si à l'avarie causée par ce sinistre viennent s'en ajouter d'autres provenant de causes dont ne répond pas l'assureur, telles que l'usure, la vieillesse, la pourriture, etc...(article 129) et que la réunion de ces avaries ait entraîné l'irréparabilité du navire, la vente et ses conséquences ne peuvent être à la charge de l'assureur.

3° Que les pièces établies pour la constatation des avaries soient produites au tribunal du lieu, à défaut, aux autorités en fonctions sur la place ou ayant compétence sur cette place, et que l'assuré, ou le capitaine, soit autorisé par ce tribunal ou ces autorités, sur le vu desdites pièces, à faire vendre le navire aux enchères publiques, c'est à dire qu'il y ait condamnation du navire. S'il n'y a ni tribunal ni autorités en fonctions sur la place, ni autorités ayant compétence sur cette place, l'assuré, ou le capitaine, doit s'adresser, en constatant ce fait, à une autre autorité de la place (article 128) et lui faire certifier la régularité de la procédure.

4° Que la vente du navire soit faite aux enchères publiques et dans les formes régulières.

Quand la condamnation et la vente du navire restent à la charge de l'assuré, - par exemple, si le navire ne vaut pas la réparation, si la procédure est irrégulière, si l'autorisation de vente a été accordée pour des avaries dont ne répond pas l'assureur, si les réparations n'ont pas été faites faute d'argent et autre cas semblables, - le règlement de l'avarie, si elle incombe à l'assureur, doit se faire sur la base du rapport d'expertise et du devis régulièrement dressé (article 129) que l'assuré doit produire, et sous déduction de la différence du vieux au neuf.

Quand la vente du navire est à la charge de l'assureur, le risque ne prend fin qu'avec la vente et l'assureur répond du paiement du prix.

Article 132 – Bien que les réparations soient commencées, l'assuré conserve le droit, qui lui est accordé par l'article précédent, de faire procéder, suivant les circonstances, à la vente du navire pour le compte de l'assureur si, depuis, des avaries importantes, dont l'assureur répond, viennent à être découvertes et si ce n'est pas par sa faute qu'elles sont restées ignorées de l'assuré.

Si l'assuré use de ce droit, l'assureur est encore tenu de lui rembourser le coût des réparations déjà effectuées dans la mesure où elles ont permis d'atteindre lors de la vente du navire un prix plus élevé.

B – Aux marchandises

Article 133 – Si une avarie vient à être découverte dans les marchandises assurées, l'ouverture des panneaux et des colis, la détermination de l'état dans lequel se trouve ces marchandises, la recherche des avaries et l'examen de la question de savoir si elles résultent de fortunes de mer survenues au cours du dernier voyage, se font autant que possible, l'assureur ou son mandataire présent ou dûment appelé. Pour la sommation d'assister à ces opérations, ou si ni l'assureur ni son agent ne peuvent y être appelés, à cause de leur éloignement, parce que l'agent est absent ou qu'on n'en connaît point, on applique les règles suivantes.

Si l'assureur ou son agent sont présents au lieu où se trouvent les marchandises avariées, ou assez à proximité pour pouvoir être appelés à temps, on doit leur faire sommation d'assister à l'ouverture qui se fera dès que possible. Les deux parties nomment chacune un expert pour déterminer l'état des marchandises et faire examen des avaries indiqué plus haut. Les règles posées par l'article 128 pour l'expertise des navires s'appliquent ici à la désignation d'un tiers expert, au cas de désaccord entre les experts, et aux effets de leur décision. Si ni l'assureur ni

sont agent ne sont présents ou assez près pour pouvoir être appelés en temps utile, l'assuré, ou son représentant, requiert auprès du consul du pays de l'assuré, en fonction sur la place, à défaut, auprès d'une autre des autorités désignées à l'article 128 (a), la nomination de deux experts et, au besoin, d'un tiers expert, pour faire cette constatation et cette expertise.

L'expertise et l'examen des marchandises doivent porter sur la nature, l'étendue et la cause des avaries qui se découvrent, et déterminer particulièrement si ces avaries résultent en réalité du dernier voyage et si elles ont été produites par l'eau de mer ou d'autres fortunes de mer.

Les marchandises avariées par l'eau de mer doivent être séparées de celles qui n'ont pas été atteintes et des marchandises non avariées ; cette séparation doit se faire non seulement entre les divers colis, mais encore pour les parties avariées d'un même colis, sauf quand elle n'est pas praticable ou pas d'usage.

Les marchandises avariées par l'eau de mer doivent être séparées de celles qui n'ont pas été atteintes et des marchandises non avariées ; cette séparation doit se faire non seulement entre les divers colis, mais encore pour les parties avariées d'un même colis, sauf quand elle n'est pas praticable ou pas d'usage.

Les marchandises avariées par l'eau de mer doivent être vendues aux enchères publiques sans le moindre retard.

Lorsque la vente se fait au port de destination, les marchandises avariées doivent être estimées par les experts désignés avant les enchères et, si ce n'est pas le jour même des enchères, au plus tôt la veille ; sert de base à cette estimation le prix qu'auraient eu sur le marché à ce jour ces marchandises à l'état sain, y compris les droits de douane. Si les marchandises sont vendues à l'entrepôt, ou s'il est d'usage sur la place d'établir aussi un cours, droits de douane déduits, la détermination du prix sera faite sans y comprendre ces droits, à moins que les marchandises ne soient vendues à la consommation. Ensuite le produit brut des enchères se déduit de la valeur des marchandises estimée à l'état sain par les experts, suivant les règles précédentes, et la somme à payer par l'assureur est égale au rapport entre la différence qui en résulte et la valeur agréée ou assurable ; si l'estimation des marchandises à l'état sain donne un chiffre inférieur à la valeur agréée ou assurable, c'est cette évaluation qui sert de base au calcul de l'indemnité. Dans l'un comme dans l'autre cas, outre le montant de l'indemnité, l'assureur doit payer les frais de la vente et la moitié des dépenses d'expertise, d'estimation et de dispache (article 69 i.f).

Lorsque la vente des marchandises avariées se fait dans un lieu autre que le port de destination, l'assureur paie la valeur agréée ou assurable, sous déduction du produit de la vente et d'après les règles posées par l'article 136, al 1.

Toute violation essentielle aux règles de procédure imposées à l'assuré entraîne pour lui la perte du droit à réclamer une indemnité, en tant que ce droit prend sa source dans une avarie aux marchandises. L'acceptation expresse ou tacite de l'agent de l'assureur valide toute procédure irrégulière (comp. article 127, i.f)

Article 134 – Dans une assurance sur facultés, si le navire devient incapable d'achever le voyage et que la réexpédition des marchandises exige des frais disproportionnés ou ne puisse se faire dans un délai convenable, l'assureur est en droit de provoquer la vente de ces marchandises au lieu d'avaries (article 136).

Quand la réexpédition des marchandises a lieu, il faut, pour le choix du ou des navires à affréter dans ce but, se conformer autant que possible à la volonté de l'assureur et aussi tenir compte des lois douanières du port de destination. L'affrètement une fois conclu doit être immédiatement notifié à l'assureur. Les risques commencés continuent à courir pour l'assureur sans interruption.

Si le fret de ces navires, augmenté du fret acquis pour la partie du voyage effectué, dépasse le montant du fret qui aurait été dû si le voyage n'avait pas été interrompu, l'assureur doit payer, à la suite d'une dispache régulière, la différence, comme extra-fret, et en outre tous les frais de sauvetage, de conservation et de rechargement des marchandises.

Article 135 – Si une partie des marchandises est perdue au cours du voyage, l'indemnité à payer sera une part de la valeur agréée ou assurable, proportionnelle à la valeur des marchandises perdues.

Article 136 – Si les marchandises sont vendues en cours de voyage, à la suite d'un sinistre ou en vertu des prescriptions de l'article 134 al. 1, l'indemnité à payer consiste dans la différence entre la valeur agréée ou assurable de ces marchandises et le net produit de la vente, déduction faite du fret à payer suivant la loi du pays, des droits de douane et des frais de vente.

Le risque accepté ne prend fin pour l'assureur qu'avec la vente des marchandises. L'encaissement du prix est l'affaire de l'assuré. Les risques du défaut de paiement sont à la charge de l'assureur, mais à condition que la perte ne résulte pas des agissements de l'assuré ou d'une des personnes mentionnées à l'article 70, n°1.

C – Au fret.

Article 137 – L'indemnité pour perte partielle du fret consiste dans la partie perdue du fret convenu ou, à défaut, du fret d'usage.

La perte du fret, résultant de la condamnation ou de la vente du navire, n'est à la charge de l'assureur, que si les prescriptions de l'article 131 ont été suivies. Si l'assureur du fret n'a pas accepté certains risques, les conséquences de la condamnation du navire ne le concernent que si elle a eu lieu à la suite d'avaries dont il répond. Ces dispositions s'appliquent en cas de perte totale (article 110) et également à l'assurance sur fret avancé.

La mesure dans laquelle l'assureur sur fret répond de l'avarie est déterminée par les articles 15 et 16, al. 5.

D – Au profit espéré, aux commissions et courtages.

Article 138 – Pour le profit espéré ou les commissions et courtages à gagner à l'arrivée, des marchandises, lorsqu'elles arrivent en état d'avarie, l'indemnité à payer est une part de la somme assurée à ce titre proportionnelle au rapport entre l'avarie aux marchandises déterminée d'après l'article 133 et leur valeur assurable.

Si une partie des marchandises n'a pas atteint le port de destination, l'indemnité consiste dans une part de la somme assurée pour le profit espéré ou les commissions et courtages proportionnelle au rapport entre la valeur des marchandises qui ne sont pas arrivées et la valeur totale de la cargaison.

Dans une assurance sur profit espéré, si la partie des marchandises qui n'est pas avariée a été vendue avec profit ou si, à la suite d'un règlement d'avaries communes ou pour d'autres causes, il a été alloué à l'assuré une somme supérieure à leur valeur, le bénéfice vient en déduction de l'indemnité à payer (article 115).

E – Aux sommes prêtées à la grosse ou aux frais d'avaries.

Article 139 – L'indemnité, au cas de perte partielle de sommes prêtées à la grosse ou de frais d'avaries, est égale au déficit résultant de ce que les objets donnés en gage ou pour lesquels les frais d'avaries ont été avancés ou exposés sont devenus, à la suite de sinistres postérieurs, insuffisants pour garantir le prêt à la grosse ou les frais d'avaries.

F – Aux prix des passages

Article 140 – L'assureur sur prix des passages, c'est à dire fret et frais d'entretien des passagers, est obligé, en cas d'avaries, de rembourser la part contributive mise à la charge de ces prix de passages dans un règlement d'avaries communes, les frais de débarquement, de nourriture et de logement des passagers au port de relâche, et, si le navire ne peut continuer son voyage, tous les frais de transport jusqu'à la destination fixée dans la police et ceux mis à la charge de l'assuré par les autorités, enfin les indemnités dues par l'assuré aux passagers, en vertu des lois du pays d'expédition.

Cependant, l'assureur, sauf convention contraire expresse, n'est tenu que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle il s'est engagé : les articles 92 et 93 ne s'appliquent pas ici.

G – Dispositions générales.

Article 141 – L'assureur, si la valeur totale était assurée, doit rembourser le montant intégral du dommage déterminé par les articles 126 à 140, sans préjudice, toutefois, des dispositions de l'article 23. Si la valeur totale n'était pas assurée, il ne doit l'indemnité que pour une part proportionnelle du dommage, telle qu'elle est définie par l'article 15.

Titre VI

Du paiement de l'indemnité

Section I – Du fondement, de la notification et de la justification de la demande d'indemnité

Article 142 – Au cas d'avaries particulières, s'il s'agit d'un dommage partiel, l'assuré, pour pouvoir agir contre l'assureur, doit faire établir un règlement d'avaries, c'est à dire une dispache, par un fonctionnaire, dans un lieu où la loi l'exige, sinon, suivant les usages de la place. S'il s'agit d'une perte totale, il suffit, en règle générale de produire les documents justificatifs et un compte, dressé par l'assuré et accompagné des pièces comptables, des dépenses faites et des sommes produites par la vente des objets sauvés et qui viennent en déduction de la somme assurée. Mais si ce compte est long et compliqué, l'assureur est en droit, aussi dans le cas de perte totale, d'exiger l'établissement d'une dispache, avant de déclarer s'il accepte ou refuse la demande d'indemnité.

Article 143 – Pour que sa créance d'indemnité soit échue et exigible, et pour protéger son droit contre la prescription (article 163), l'assuré doit notifier ou faire notifier à l'assureur sa demande dans le délai ci-dessous fixé. La notification consiste dans une déclaration écrite de l'assuré

présente à l'assureur, lorsque, à la suite de nouvelles qu'il a reçues relatives à la chose assurée ou par suite du défaut de nouvelles, il est certain ou se croit en droit de conclure qu'il peut réclamer une indemnité. Si l'assuré le demande, l'assureur est tenu de lui accuser réception par écrit de cette notification ; ce fait n'empêche pas pour l'assureur reconnaissance que l'avarie est à sa charge.

L'avarie, survenue à la chose assurée au cours d'un voyage entre des ports européens, doit être notifiée dans les douze mois ; s'il s'agit d'un autre voyage, dans les dix-huit mois à partir du jour où le voyage assuré est terminé (articles 72 à 76) ; dans une assurance à temps, dans les douze mois à partir du jour où l'assurance prend fin ; enfin, au cas de disparition du navire, dans le même laps de temps à partir du jour où expire le délai de disparition (article 117) ; sinon, la demande d'indemnité est irrecevable. Deux mois après le jour de la notification, la créance d'indemnité de l'assuré est échue et exigible, à la condition qu'il communique à ce moment ou ait communiqué à l'assureur la dispache ou le règlement d'avaries accompagné de pièces comptables suffisantes (articles 142 à 146).

L'assuré n'est pas restituable contre le défaut de notification en temps utile.

Article 144 – L'assuré, au moyen de documents suffisants joints à la dispache ou au règlement d'avaries (article 140), doit justifier à l'assureur :

- 1° De son intérêt
- 2° De la mise en risques de la chose assurée ;
- 3° Du sinistre, fondement de sa demande ;
- 4° Des avaries et de leur importance.

Pour la preuve relative à ce dernier chef, il faut se conformer aux prescriptions des articles 127 à 133.

Article 145 – Dans une assurance pour compte d'autrui, l'assuré doit en outre établir qu'il a donné mandat de faire l'assurance à la personne qui l'a contractée, et l'assureur est en droit d'exiger la production de la lettre ou des lettres par lesquelles le mandat et des ordres postérieurs ont pu être donnés à la partie contractante et à un ou plusieurs intermédiaires. Cette prescription s'applique pour toutes les assurances aux lettres qu'à pu recevoir l'assuré, contenant des renseignements dont il faut tenir compte dans une assurance.

Si l'assurance a été faite sans mandat (article 5), l'assuré est tenu de justifier qu'elle a été conclue dans son intérêt.

Article 146 – Sont considérés, en général, comme pièces justificatives suffisantes, les documents qu'il n'est pas d'usage de contester, dans la pratique commerciale, surtout à cause de la difficulté de fournir d'autres preuves, et spécialement :

- 1° Pour la justification de l'intérêt :

Dans une assurance sur navire, les titres usuels de propriété ; dans une assurance sur facultés, les factures et connaissement, pourvu que, d'après leur contenu, il apparaisse qu'à l'assuré appartient la disposition des marchandises ;

Dans une assurance sur fret, la charte-partie et les connaissements ;

- 2° Pour la preuve du chargement des marchandises, les connaissements ;

- 3° Pour la preuve du sinistre, le rapport de mer et le journal du bord ;

Pour la déclaration de prise, le jugement du tribunal de prise ; pour les cas de disparition, des attestations dignes de foi relatives à l'époque où le navire a quitté le port de départ et à son défaut d'arrivée au port de destination dans le délai de disparition ;

4° Pour la preuve des avaries et la justification de leur importance, les documents de l'expertise, de l'estimation et de la vente aux enchères, établis, quant à la forme, conformément aux lois et aux usages du lieu où la recherche des avaries a été faite, le devis dressé par les experts, les comptes acquittés des réparations effectuées et les autres quittances relatives aux paiements faits. En cas d'avaries partielles, on suit, pour le navire, les prescriptions des articles 127 à 140 ; pour les marchandises, celles de l'article 133.

Addition à l'article 146 – Pour les marchandises chargées sur navires à vapeur et assurées avec une certaine franchise d'avarie, les assureurs renoncent, au cas d'avarie, à exiger une expédition du rapport de mer.

Article 147 – En justice, les pièces mentionnées à l'article 146 ont, en général, force probante, à moins que des circonstances ne viennent en infirmer la valeur. D'ailleurs, les lois de procédure en vigueur au lieu où se fait l'instance doivent être suivies.

Article 148 – La convention par laquelle l'assuré est dispensé des justifications mentionnées aux articles 144 et 145 ou d'une d'entre elles, est valable, mais l'assureur conserve le droit de faire la preuve contraire.

Dans une assurance sur facultés, la clause qui dispense de produire le connaissement ne libère l'assuré que de la preuve du chargement.

Article 149 – Dans une assurance pour compte d'autrui, la personne qui l'a contractée est autorisée, sans avoir à produire la procuration de l'assuré, à user des droits que le contrat confie à ce dernier, et ainsi, à toucher ou à réclamer en justice l'indemnité. Cette disposition s'applique, sans restriction, quand il n'y a pas de police d'assurance ; si une police a été dressée, seulement au cas où la personne qui a contracté produit cette police. – S'il existe une police, l'assureur doit payer l'indemnité à l'assuré contre production de la police.

Quand l'assurance a été conclue sans mandat, l'obligation au paiement dépend pour l'assureur de la justification que l'assuré a accepté le contrat (voir article 5, al 3, if).

Section II – Du droit de rétention et de compensation

Article 150 – Aux termes du § 888 du Code de Commerce, la personne qui a contracté l'assurance n'est pas obligée de remettre la police à l'assuré, à ses créanciers ou à la masse de sa faillite, avant d'avoir reçu le paiement de la créance qu'elle a contre l'assuré à raison de la chose assurée ; et, en cas d'avarie, elle peut se payer avec la créance de l'assuré contre l'assureur ou sur l'indemnité, après encaissement, par préférence à l'assuré et à ses créanciers. – L'assureur se rend responsable envers la personne qui a contracté l'assurance, s'il porte atteinte à ses droits par les paiements qu'il fait à l'assuré, à ses créanciers ou à la masse de sa faillite, ou par les contrats qu'il passe avec eux, tant que cette personne est encore en possession de la police. Il en est de même, lorsqu'un droit particulier, par exemple, pour des créances qui n'ont pas de connexité, confère à la personne qui a contracté l'assurance un droit de rétention plus étendu que celui dont il est question au § 888.

Le droit civil règle, à l'égard du tiers dont les droits dérivent de la police, la responsabilité de l'assureur qui dispose par contrat des droits de ce tiers ou paie la somme assurée, sans se faire remettre la police ou sans y porter une mention spéciale.

Article 151 – Le principe qui sert à déterminer quelles créances l'assureur peut opposer en compensation à la créance d'indemnité, est que toujours le véritable assuré est la personne dont les droits donnent naissance à cette créance d'indemnité, que ce soit l'assuré lui-même ou son mandataire, dans une assurance pour compte d'autrui, la partie contractante, qui en poursuive le paiement. Par suite, seules les créances de l'assureur contre l'assuré sont admissibles en compensation. – Le droit de l'assureur à opposer la compensation avec une créance qu'il a contre l'assuré souffre, toutefois, une restriction, si c'est la partie contractante, dans une assurance pour compte d'autrui, qui réclame l'indemnité contre production de la police, et qu'elle ait le droit, en vertu de l'article 150, de se payer sur cette indemnité par préférence à l'assuré et à ses créanciers. – Il est entendu que l'assureur, dans ce dernier cas, est fondé à opposer la compensation jusqu'à due concurrence pour les créances qu'il peut avoir contre la personne elle-même qui a contracté l'assurance, comme celle des primes non encore payées. Les principes généraux du droit s'appliquent aux cas où cette personne, ou un tiers, est subrogée par une cession aux droits présents ou futurs de l'assuré contre l'assureur.

Section III – De l'obligation de l'assureur de payer par acomptes ou de faire des avances

Article 152 – Si les deux mois qui suivent la notification l'avarie (article 143) sont écoulés, et que le montant de l'indemnité n'ait pu être encore liquidé ou calculé ou que la dispache (article 142) n'ait pu encore être produite, sans qu'il y ait faute de l'assuré, mais qu'une évaluation approximative permette d'établir la somme que l'assureur aura pour le moins à payer, ce dernier doit verser à titre d'acompte les deux tiers de cette somme. (pour la présentation d'une caution, v article 153, al.4).

Article 153 – L'assureur doit avancer :

1° En cas d'avaries, pour les dépenses nécessitées par le sauvetage, la conservation ou la remise en état de la chose assurée, en acompte sur l'indemnité de déterminer plus tard, dès qu'ils seront nécessaires.

Sur toutes les avances ou paiements provisoires effectués par l'assureur, en vertu de cet article et du précédent, l'assuré est tenu au remboursement immédiat de ce qui plus tard serait reconnu ne pas lui être dû. La personne qui a contracté l'assurance pour compte d'autrui ou comme mandataire d'un tiers, n'est pas personnellement obligée à ce remboursement.

Dans une assurance pour compte d'autrui, ou conclue avec mandat et au nom d'un étranger, l'assureur est fondé à n'effectuer les avances et les paiements provisoires dont il s'agit que contre présentation d'une caution bonne et valable.

TITRE VII

De la résiliation de l'assurance et de la ristourne de la prime

Section I – De la ristourne, parce que, en totalité ou en partie, les risques ne sont pas courus

Article 154 – Si l'entreprise assurée est abandonnée par l'assuré en entier ou pour partie, ou si, sans son fait, la chose assurée, en totalité ou pour partie, n'est pas exposée aux risques acceptés par l'assureur, la prime peut être remboursée ou retenue, c'est à dire ristournée, entièrement ou pour une part proportionnelle sous déduction d'une juste indemnité pour l'assureur.

Cette indemnité due à l'assureur, c'est à dire la retenue pour ristourne, est, sauf convention contraire, d'un quart pour cent du montant total ou de la partie de la somme assurée, ou, si la

prime n'atteint pas un demi pour cent de cette somme, de la moitié du montant de la prime ou de la part correspondante. (pour certains cas de ristourne, voir articles 37, 44, 46, 53, 64, 162, i.f).

Article 155 – Si l'assurance est nulle pour défaut d'intérêt assuré (article 1 et 2), pour exagération (article 9) ou pour double assurance (article 11), et que, lors de la conclusion du contrat, la partie contractante, et, dans le cas d'assurance pour compte d'autrui, l'assuré lui-même, quand il a donné mandat, aient été de bonne foi, la prime peut également être remboursée ou gardée, sous déduction de la retenue déterminée par l'article précédent.

Article 156 – La nullité de l'assurance à l'égard de l'assureur, pour inobservation de l'obligation de déclarer, même si, nonobstant cette nullité, l'assureur a droit à la prime entière, n'empêche pas l'application des articles 154 et 155, sauf les exceptions suivantes. Il n'y a pas lieu à ristourne si, lors de la conclusion du contrat ou lors des actes qui l'ont précédée et amenée, la partie contractante, l'assuré ou son mandataire, ou un intermédiaire ont eu l'intention de tromper l'assureur. La fausse déclaration relative à des circonstances importantes (article 29), faite de mauvaise foi par l'une des personnes ci-dessus désignées, fait présumer l'intention de tromper l'assureur.

Article 157 – Il n'y a pas lieu à ristourne quand les risques ont déjà commencé à courir pour l'assureur, sans qu'il y ait à distinguer s'il s'agit d'une assurance pour un seul voyage, à temps, ou pour voyages combinés (V toutefois article 162, in fine).

Article 158 – S'il y a concours d'assurances sur un même objet, qu'elles soient conclues au même lieu ou sur diverses places, pour une prime unique ou pour des primes distinctes, aux mêmes conditions ou sous des conditions différentes, le choix de l'assurance, à laquelle il lui plaît de renoncer par la ristourne d'une partie de la somme assurée, n'est pas laissé à l'arbitraire de l'assuré. Si les assurances ont été conclues en même temps (article 10), la ristourne se répartit par parts égales entre tous les assureurs ; si elles ont été conclues à des époques différentes, la ristourne atteint les plus récentes avant les plus anciennes dans l'ordre des dates.

Article 159 – La ristourne doit être demandée dans le délai d'un an à partir du jour de la signature de la police, ou, si aucune police n'a été dressée, à partir du jour de la conclusion du contrat ; sinon, l'action est éteinte.

Section II – De la résiliation de l'assurance pour cause d'insolvabilité de l'assureur ou du débiteur de la prime

Article 160 – Si l'assureur est devenu insolvable, l'assuré est en droit, à son choix, ou de résilier le contrat, et d'exiger le remboursement de la prime totale ou de la retenir, ou de contracter une nouvelle assurance aux frais de l'assureur, suivant les prescriptions de l'article 12. Ce droit, cependant, ne peut être exercé quand l'assureur, avant la résiliation du contrat ou la conclusion d'une nouvelle assurance, donne des sûretés suffisantes pour garantir l'exécution de ses obligations.

Si la personne qui a contracté l'assurance est devenue insolvable, l'assureur est en droit de déclarer éteintes toutes les assurances qu'elle a conclues pour son propre compte si, dans les quarante-huit heures après notification faite à cette personne ou à ses mandataires, il n'a pas reçu paiement ou garantie suffisante de toutes les primes encore dues, sauf celles dont l'assuré répond également d'après l'article 59 ; cette exception, toutefois, ne s'applique pas si l'assuré est

aussi devenu insolvable. Dans le cas de plusieurs assurances pour compte d'autrui, l'insolvabilité de la personne qui les a contractées n'autorise l'assureur à déclarer éteintes que celles dont la prime n'a été ni payée ni garantie dans le délai fixé plus haut ; par suite, toute assurance, dont la prime a été payée ou garantie dans ce délai, reste valable bien que pour les autres ce paiement n'ait pas été fait ni cette garantie donnée.

Section III – Des effets de l'aliénation de la chose assurée

Article 161 – Si la chose assurée est aliénée, les droits que le contrat donne à l'assuré par rapport aux risques futurs peuvent être transmis à l'acquéreur ; en conséquence, il peut agir contre l'assureur comme aurait fait l'assuré lui-même si la vente n'avait pas eu lieu.

Toutefois, l'assureur ne répond pas des risques qui ne se seraient pas produits si la vente n'était pas intervenue.

Il peut opposer non seulement les exceptions et créances qu'il a directement contre l'acquéreur, mais encore celles qu'il aurait pu opposer à l'assuré ; toutefois, celles qui ne résultent pas du contrat d'assurance ne peuvent être invoquées qu'autant qu'elles existaient avant la notification de la cession.

Article 162 – Les prescriptions de l'article précédent s'appliquent aussi au cas d'assurance sur part de navire.

Dans une assurance sur navire, elles ne s'appliquent que si le navire est vendu au cours de voyage. Le commencement et la fin du voyage sont déterminés par l'article 72. Si le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages (articles 76, 79), au cas de vente en cours de voyage, l'assurance ne dure que jusqu'au déchargement du navire dans le port de destination le plus proche (article 72). L'assureur doit ristourner à l'assuré les deux tiers de la partie de la prime qui concerne le temps restant à courir après le déchargement ou qui est à répartir sur les voyages ultérieurs.

TITRE VII

De la prescription

Article 163 - La créance de l'assuré contre l'assureur résultant du contrat est éteinte par la prescription si elle n'a pas fait l'objet d'une action en justice dans le délai de cinq ans à partir du jour de la notification d'avarie (article 143).

Les créances de l'assureur contre l'assuré, pour primes ou remboursements quelconques, sont éteintes par la prescription si dans le délai de cinq ans, à partir du jour où elle sont nées, elles n'ont pas fait l'objet d'une action en justice.

Les sommations extrajudiciaires n'empêchent pas la prescription.

Il n'est pas de restitution possible contre le défaut d'introduction de l'action en temps utile.

Article 164 – Une créance prescrite aux termes de l'article précédent ne peut être opposée par voie de compensation ou d'exception si elle était déjà prescrite à l'époque où l'autre prenait naissance.