
Nom de la clause : Loi anglaise sur l'Assurance Maritime
Objet de la Clause :
Catégorie : Législation étrangère
Numéro : **Date :** 1906 (1910 pour la traduction)
Pays d'origine : Royaume Uni **Emetteur :**
Commentaires :

Cette traduction a été faite M. André Bose dans son ouvrage « La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes » (Thèse pour le doctorat, Paris, Edit. Arthur Rousseau, 1910).

Cette traduction a été retrouvée dans le livre de De Smet intitulé les Assurances Maritimes, Traité Théorique et Pratique de Droit Comparé, publié aux Editions « Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence » en 1934

Loi Anglaise sur les Assurances Maritimes

Article premier. - Le contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré de la manière et dans les limites convenues contre les pertes maritimes, c'est-à-dire contre les pertes provenant d'un risque maritime (*marine adventure*).

Art. 2. - 1 ° Un même contrat d'assurance maritime peut soit par les stipulations expresses qui y sont contenues, soit par suite des usages du commerce, être étendu de manière à protéger l'assuré contre les pertes survenues dans des eaux intérieures ou contre tout risque de terre qui se rattache à un voyage maritime.

2° Quant un navire en construction, quand le lancement; d'un navire ou toute autre entreprise analogue à une entreprise maritime est couvert par une police ayant la forme d'une police d'assurance maritime, les dispositions de la présente loi, dans la limite où elles trouveront application, seront applicables, mais sous réserve des dispositions du présent article, rien dans cette loi ne changera ou ne modifiera aucune loi applicable à un contrat d'assurance autre qu'un contrat d'assurance maritime tel qu'il est défini par la présente loi.

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. "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.

Art. 3. - 1 ° Sous réserve des dispositions de la présente loi tout risque maritime licite peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

2° En particulier, il y a risque maritime

a) Lorsque un navire, des marchandises ou autres biens mobiliers sont exposés à des périls maritimes. Ces biens sont, dans la présente loi, compris sous le terme de chose assurable (*insurable property*).

b) Lorsque le gain ou l'acquisition de fret, prix de passage, commission, profit ou autre bénéfice pécuniaire, ou la garantie d'avances, de prêts, de déboursés est en danger parce que la propriété assurable est exposée à des risques maritimes.

c) Lorsqu'une responsabilité envers un tiers peut être encourue par le propriétaire ou par une autre personne possédant un intérêt dans la propriété assurable ou une responsabilité dans cette propriété par suite de risques maritimes.

Le terme « risques maritimes » signifie: les risques provenant, de la navigation ou se rattachant à cette navigation, c'est-à-dire les périls (les mers, l'incendie, les périls provenant de la guerre, les pirates, les brigands, les voleurs, les prises, les saisies, les arrêts et détentions, les faits (lu prince ou des peuples, le jet, la baraterie et tous les autres périls analogues, ou qui peuvent être indiqués dans la police.

Art. 4. - 1 ° Tout contrat d'assurance maritime par manière de jeu ou de pari est nul.

2° Un contrat d'assurance maritime est considéré comme un contrat de jeu ou de pari

a) Quand l'assuré n'a pas un intérêt assurable tel que cet intérêt est défini par la présente loi, et que le contrat est passé sans que l'assuré ait l'espérance d'acquérir l'intérêt de cette nature.

b) Quand la police est faite, « avec ou sans intérêt » (*interest or no interest*) ou « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même », (*without further proof of interest that the policy itself*) ou sans « bénéfice de sauvetage » (*without benefit of salvage to the insurer*) eu bien lorsque la police contient une clause analogue. Quand il n'y a pas possibilité de sauvetage, la police peut être faite sans bénéfice de sauvetage pour l'assureur.

Art. 5. - 1 ° Sous réserve des dispositions de la présente loi, une personne qui est intéressée dans une expédition maritime a un intérêt assurable.

2° En particulier, une personne est intéressée dans une entreprise maritime, lorsqu'il existe entre elle et l'entreprise ou la chose qui se trouve en risque un rapport de droit ou d'équité, rapport qui a pour conséquence que cette personne peut retirer un avantage de la sûreté ou de la bonne arrivée de la propriété assurée ou peut souffrir un préjudice par suite de la perte, de l'avarie, de la détention de cette propriété ou encore être exposée à une responsabilité à cause de cette propriété.

Art.6. - 1 ° L'assuré doit être intéressé dans l'objet assuré au moment de la perte, mais il n'est pas nécessaire qu'il soit intéressé au moment où le contrat est conclu.

Cependant, lorsque l'objet est assuré, perdu ou non perdu (*lost or not lost*) l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur bien qu'il n'ait acquis d'intérêt qu'après la perte, à moins qu'au moment (le la passation du contrat il n'ait connu la perte de l'objet assuré et que l'assureur ne l'ait pas connue.

2° Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt au moment de la perte, il ne peut acquérir cet intérêt par aucun acte ou élection après qu'il a eu connaissance de la perte.

Art. 7. - 1 ° Un intérêt annulable comme un intérêt éventuel peut être assuré.

2° En particulier, lorsque l'acheteur de marchandises les a assurées, il a un intérêt assurable, bien qu'il ait pu à son choix avoir refusé les marchandises ou les avoir traitées comme au risque du vendeur par suite du retard apporté par le vendeur à leur livraison ou autrement.

Art.8. - Un intérêt partiel, de quelque nature qu'il soit, peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

Art. 9. - 1 ° L'assureur qui a contracté un contrat d'assurance maritime a un intérêt assurable dans le risque et peut effectuer une réassurance.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, l'assuré originaire n'a aucun droit ou intérêt relativement à cette réassurance.

Art 10. - Le prêteur à la grosse soit sur corps (*bottomry*), soit sur marchandises (*respondentia*) a un intérêt assurable dans la mesure de son prêt.

Art. 11. - Le capitaine et les hommes de l'équipage du navire ont un intérêt assurable relativement à leur salaire.

Art. 12. - Dans le cas de fret payable à l'avance, la personne qui paie une avance sur le fret a un intérêt assurable dans la mesure où ce fret n'est pas restituable en cas de perte.

Art. 13. - L'assuré a un intérêt assurable dans le coût de toute assurance qu'il peut conclure.

Art. 14. - 1 ° Quant l'objet assuré est l'objet; d'un mortgage, le mortgageant a un intérêt assurable pour la valeur entière de l'objet de l'assurance, et le mortgagiste a un intérêt assurable dans la limite de sommes dues ou à devoir par suite du mortgage.

2° Un mortgagiste, un consignataire ou tout autre personne ayant dans la chose assurée un intérêt, peut conclure un contrat d'assurance maritime pour et au profit d'autres personnes comme pour son propre compte.

3° Le propriétaire d'une chose a un intérêt assurable pour la valeur entière de cette chose bien qu'une tierce personne ait accepté où soit obligée de l'indemniser en cas de perte.

Art. 15. - Lorsque l'assuré transmet ou se dessaisit d'une autre manière de son intérêt dans la chose assurée, il ne transfère pas par cela seul les droits qui lui appartiennent en vertu du contrat d'assurance à moins qu'il n'existe entre lui et le cessionnaire une convention tacite ou expresse à cet effet. Mais les dispositions de la présente loi ne portent pas atteinte à la transmission d'un intérêt en vertu de la loi.

Art. 16. - Sauf dans le cas où la police d'assurance contient une disposition ou une évaluation expresse, la valeur assurable de la chose assurée doit: être établie conformément aux principes suivants :

1° Dans une assurance sur corps, la valeur assurable est la valeur du navire au commencement du risque y compris ses agrès, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour l'équipage, les sommes avancées sur les salaires des hommes de l'équipage et les autres déboursés (s'il y a lieu) effectués pour rendre le navire prêt, pour le voyage ou l'entreprise prévue par la police d'assurance, en y ajoutant le coût de l'assurance sur le tout..

La valeur assurable dans l'assurance d'un bâtiment à vapeur, comprend aussi les machines, chaudières et charbons et le matériel des machines s'ils appartiennent à l'assuré, et, si le navire est affecté à un commerce d'une nature particulière, les installations habituelles nécessaires pour l'exercice de ce commerce ;

2° Dans l'assurance du fret, que ce fret ait été payé à l'avance ou non, la valeur assurable est le montant brut du fret au risque de l'assuré, plus le coût de l'assurance ;

3° Dans l'assurance sur facultés ou sur marchandises, la valeur assurable est le prix d'acquisition primitif des marchandises assurées, plus les dépenses d'embarquement ou se rattachant à l'embarquement et le coût de l'assurance sur le tout ;

4° Dans une assurance de toute autre chose, la valeur assurable est le montant qui se trouve au risque de l'assuré quand l'assurance est conclue, plus le coût de l'assurance.

Art. 17. - Un contrat d'assurance maritime est un contrat fondé sur la plus grande bonne foi et, si la plus grande bonne foi n'est pas respectée par l'une des parties, le contrat pourra être annulé par l'autre.

Art. 18. - 1° Sous réserve des dispositions du présent article, l'assuré doit faire connaître à l'assureur avant la conclusion du contrat tout fait essentiel connu par lui et il est réputé connaître tous les faits qui, dans la marche habituelle des affaires, doivent être connus de lui.
Si l'assuré ne déclare pas ces faits à l'assureur, celui-ci pourra annuler le contrat ; '

2° Doit être considéré comme un fait essentiel tout fait susceptible de modifier l'appréciation d'un assureur prudent dans la fixation du montant de la prime ou d'avoir une influence sur sa détermination à consentir l'assurance;

3° Si l'assureur ne pose point de question à l'assuré, celui-ci n'a pas besoin de lui déclarer les faits suivants

(a) Tout fait qui a pour effet de diminuer le risque,

b) Tout fait connu ou présumé connu de l'assureur. L'assureur est présumé connaître tous les faits qui sont de connaissance ou de notoriété générale ou les circonstances qu'un assureur, dans la marche habituelle de ses affaires, doit connaître,

c) Tout fait sur lequel l'assureur ne désire aucun renseignement,

d) Tout fait, qu'il est inutile de porter à la connaissance de l'assureur par suite de l'existence d'une garantie expresse ou facile.

4° La question de savoir si un fait qui n'a pas été communiqué à l'assureur est essentiel ou non est une question de fait.

5° Le terme fait ou circonstance (*circumstance*) comprend toute communication reçue par l'assuré et toute information à lui adressée.

Art. 19. - Sous réserve des dispositions de l'article précédent sur les faits qui n'ont pas besoin d'être portés à la connaissance de l'assureur, quand un contrat d'assurance est effectué pour l'assuré par un agent, celui-ci doit faire connaître à l'assureur

a) Tout fait essentiel connu de lui, et un agent qui passe un contrat d'assurance est présumé connaître tous les faits qui dans la marche habituelle des affaires doivent être connus de lui ou qui auraient dû lui être communiqués,

b) Tout fait essentiel que l'assuré a le devoir de faire connaître à l'assureur à moins que l'assuré ait eu connaissance de ce fait trop tard pour qu'il lui eut été possible de le porter à la connaissance de l'assureur.

Art. 20. 1° Toute déclaration essentielle faite par l'assuré ou par son agent à l'assureur pendant les pourparlers en vue (u contrat d'assurance et avant que ce contrat soit conclu doit être exacte. Si elle est inexacte, l'assureur peut annuler le contrat ;

2° Une déclaration doit être considérée comme essentielle, si elle peut avoir une influence sur un assureur prudent quand il détermine le montant de la prime ou lorsqu'il décide d'accepter le risque ;

3° Une déclaration peut porter soit sur une question de fait, soit sur une expectative ou une croyance ;

4° Une déclaration portant sur une question de fait est réputée exacte si elle est en substance exacte, c'est-à-dire si la différence entre ce qui est affirmé et ce qui est réellement ne serait pas considérée comme essentielle par un assureur prudent ;

5° Une déclaration portant sur une expectative ou une croyance est exacte si elle est faite de bonne foi ;

6° Une déclaration peut être rétractée ou modifiée tant que le contrat n'a pas été conclu

7°. La question de savoir si une déclaration donnée est essentielle ou non est dans chaque cas particulier une question de fait.

Art. 21. - Le contrat d'assurance est considéré comme conclu quant la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, que la police ait été délivrée ou non. Dans le but de montrer que la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, on peut avoir recours au slip ou à la chemise (*covering note*) ou à tout autre mémorandum du contrat quoiqu'il n'ait pas été timbré.

Art. 22. - Sous réserve des dispositions de toute autre loi, un contrat d'assurance maritime ne peut pas servir de preuve en justice s'il n'est pas contenu dans une police d'assurance conforme aux dispositions de la présente loi. La police peut être rédigée et délivrée soit au moment de la passation du contrat, soit à une date ultérieure.

Art. 23. - Une police d'assurance maritime doit indiquer

1 ° Le nom de l'assuré ou le nom de la personne qui a contracté l'assurance pour lui ;

2° La chose assurée et le risque contre lequel elle est assurée;

3° Le voyage ou la période de temps, ou bien le voyage et la période de temps selon les cas couverts par la police d'assurance;

4° La somme ou les sommes assurées;

5° Le nom ou les noms des assureurs.

Art. 24. - 1 ° Une police d'assurance maritime doit être signée par ou au nom de l'assureur, toutefois lorsqu'il s'agira d'une société, la signature sociale sera considérée comme suffisante, mais rien dans le présent article ne sera considéré comme exigeant que la signature d'une société soit faite sous sceau (*under seal*);

2° Quand une police est souscrite par ou au nom de deux ou de plusieurs assureurs, chaque souscription constituera un contrat séparé à moins que le contraire ne soit spécifié dans la police.

Art. 25. - 1 ° Lorsque le contrat d'assurance a pour but d'assurer l'objet pendant son séjour dans un lieu donné et depuis son départ de ce lieu (*at and from*) ou bien d'un lieu donné à un autre ou à d'autres lieux, la police d'assurance est appelée police au voyage. Quand le contrat a pour but d'assurer la chose pendant une période de temps donnée, la police est appelée police à temps. Un contrat conclu à la fois au voyage et à temps peut être contenu dans une même police ;

2° Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la loi de Finance de 1901, une police à temps qui est faite pour une période supérieure à douze mois est nulle.

Art. 26. - 1 ° La chose assurée doit être désignée dans la police avec une exactitude raisonnable;

2° La nature et l'étendue de l'intérêt de l'assuré dans la chose assurée n'ont pas besoin d'être spécifiées dans la police;

3° Quand la police d'assurance désigne la chose assurée en termes généraux, elle doit être interprétée comme s'appliquant à l'intérêt que l'assuré a entendu protéger;

4° Dans l'application du présent article on aura égard à tout usage réglant la désignation de la chose assurée.

Art. 27. - 1 ° Une police peut être soit évaluée soit non évaluée ;

2° Une police évaluée (*valued policy*) est une police qui spécifie la valeur de la chose assurée convenue entre les parties ;

3° Sous réserve des dispositions de la présente] loi et, en l'absence de la fraude, l'évaluation fixée par la police fait entre l'assuré et l'assureur preuve complète de la valeur assurée de la chose assurée, que la perte soit totale ou partielle ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement l'évaluation contenue dans la police n'est pas concluante quand il s'agit de déterminer s'il y a eu ou non perte totale présumée (*constructive total loss*).

Art. 28. - Une police non évaluée (*unvalued policy*) est une police qui n'indique pas l'évaluation de la chose assurée, mais qui, dans les limites de la somme assurée, laisse la détermination de la valeur assurée se faire conformément à la manière indiquée ci-dessus.

Art. 29. - 1 ° Une police d'assurance flottante (*floating policy*) est une police qui décrit l'assurance en termes généraux et laisse à des déclarations postérieures le soin de déterminer le nom du ou des navires et les autres détails;

2° La ou les déclarations postérieures peuvent être effectuées par le moyen d'endossements sur la police ou de tout autre manière usuelle ;

3° A moins que la police n'en dispose autrement, les déclarations doivent être faites dans l'ordre des départs ou des chargements. S'il s'agit de marchandises, ils doivent comprendre tous les envois rentrant dans les termes de la police. La valeur des marchandises ou de tout autre objet doit être indiquée de bonne foi, mais une omission ou une déclaration erronée peut être rectifiée même après la perte ou après l'arrivée, lorsque cette omission ou cette déclaration a été faite de bonne foi ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement, quand une déclaration de valeur n'est pas faite avant la notification de la perte ou de l'arrivée, la police doit être considérée comme une police non évaluée au point de vue de l'objet de cette déclaration.

Art. 30. - 1° Une police d'assurance peut être rédigée selon la formule donnée par l'annexe 1ère de la présente loi;

2° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que le contexte de la police ne l'exige autrement, les termes et les expressions mentionnés dans l'annexe 1re de la présente loi seront considérés comme ayant la portée et le sens qui leur ont été donnés dans cette annexe.

Art. 31. - 1° Quand une assurance est effectuée moyennant une prime à convenir et qu'aucune convention n'a été faite, une prime raisonnable doit être payée par l'assuré;

2° Quand une assurance est contractée en indiquant qu'une prime supplémentaire à convenir sera payée si un événement donné se produit, une prime supplémentaire raisonnable sera due, si l'événement donné se produit avant qu'aucune convention n'ait été faite pour fixer le montant de la prime supplémentaire.

Art. 32. 1° Quand deux ou plusieurs assurances sont contractées par l'assuré ou pour son compte pour le même risque, pour le même intérêt, ou pour une partie quelconque de ce même risque et de ce même intérêt, et quand le montant des sommes assurées dépasse l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi, l'assuré est dit sur-assuré (*over insured*) par double assurance ;

2° Quand l'assuré est sur-assuré par suite d'une double assurance

a) L'assuré, à moins que la police n'en dispose autrement, peut réclamer le paiement de l'indemnité de l'un ou de l'autre des assureurs à son gré, néanmoins, il n'a pas le droit de recevoir une somme cent le montant dépasserait l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi.

b) Quand la police par laquelle l'assuré réclame le paiement d'une indemnité est une police évaluée, l'assuré doit créditer l'assureur, jusqu'à concurrence de l'évaluation, de toute somme reçue par lui par suite d'une autre police, sans tenir compte de la valeur réelle de objet assuré.

c) Quand la police en vertu de laquelle l'assuré réclame le paiement d'une indemnité est une police non évaluée, il devra créditer l'assureur jusqu'à concurrence de la valeur assurable totale de toute somme reçue par lui par suite de l'existence d'autres polices d'assurance.

d) Quand l'assuré reçoit une somme dépassant l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi, il est considéré comme retenant cette somme pour le compte des assureurs conformément à leurs droits de contribution respectifs entre eux.

Art. 33. - 1° Une garantie dans les articles suivants qui traitent des garanties signifie une promesse de garantie, c'est-à-dire une garantie par laquelle l'assuré s'engage à ce qu'une chose donnée soit ou ne soit pas faite, à ce qu'une condition donnée soit ou ne soit pas remplie, ou par laquelle il affirme ou nie l'existence d'un état de chose particulier ;

2° Une garantie peut être expresse ou implicite (*implied*) ;

3° Une garantie, suivant la définition ci-dessus, est une condition à laquelle on doit se conformer exactement, que cette garantie soit ou ne soit pas essentielle par rapport; au risque. Si l'on ne se conforme pas exactement à cette condition, sous réserve d'une disposition expresse contenue dans la police, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où s'est produite la violation de la

garantie, sans préjudice de la responsabilité qu'il peut avoir encourue à une époque antérieure à cette date.

Art. 34. --1 ° L'assuré est dispensé de se conformer à une garantie, lorsque par suite d'une modification dans les circonstances la garantie cesse d'être applicable aux circonstances du contrat, ou lorsque son exécution est rendue illégale par une loi nouvelle ;

Quand une garantie a été violée, l'assuré ne saurait se prévaloir du fait qu'il a remédié à cette violation et qu'il s'est conformé. à cette garantie avant l'arrivée du sinistre ;

3° L'assureur peut déclarer qu'il renonce à se prévaloir de la violation d'une garantie.

Art. 35. 1° Une garantie expresse peut être formulée d'une manière quelconque pourvu que l'intention de garantir découle nettement de ses termes ;

2° Une garantie doit être insérée (*included*) ou exprimée par écrit dans la police d'assurance ou doit être contenue dans un document quelconque incorporé à la police par une disposition contenue dans celle-ci;

3° Une garantie expresse n'exclut pas une garantie implicite à moins qu'elle ne soit incompatible avec elle.

Art. 36. - 1 ° Quand la chose assurée, soit navire, soit marchandise, est garantie d'une manière expresse comme neutre, il existe une condition implicite que la propriété assurée jouira du caractère de neutralité au commencement du risque et que dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle effectif, son caractère de neutralité sera conservé ;

2° Quand un navire est garanti comme neutre d'une façon expresse il existe une condition implicite que, dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle, le navire sera pourvu des documents nécessaires, c'est-à-dire qu'il sera muni des papiers nécessaires pour établir son caractère de neutralité, que ces papiers ne seront pas falsifiés ou supprimés et qu'il ne sera pas fait usage de faux papiers. Si une perte se produit par suite de la violation de cette condition, les assureurs pourront réclamer la nullité du contrat.

Art. 37. - Il n'existe pas de garantie tacite portant sur la nationalité du navire ou sur le maintien de cette nationalité pendant toute la durée du risque.

Art. 38. - Quand l'objet de l'assurance est garanti « en bon état » (*well*) ou en sûreté (*in good safety*) à un jour donné il suffit que l'objet ait été en sûreté à un moment quelconque du jour donné.

Art. 39. - 1° Dans une police d'assurance au voyage (*voyage policy*) il existe une garantie tacite qu'au commencement du risque le navire sera en bon état de navigabilité pour l'entreprise particulière assurée;

2° Si l'effet de la police commence pendant que le navire est dans un port, il existe une garantie tacite portant qu'au commencement du risque le navire sera en état d'affronter les dangers ordinaires du port ;

3° Quand la police d'assurance porte sur un voyage qui est accompli en plusieurs parties pendant lesquelles le navire requiert de différentes espèces ou de plus complètes préparations ou armements, il existe une garantie implicite qu'au commencement de chacune de ces parties le navire sera en bon état de navigabilité par rapport, à la préparation et à l'armement nécessités par cette partie du voyage ;

4° Un navire est considéré comme en bon état, de navigabilité quand il est d'une manière raisonnable en état de supporter les dangers de la mer pour le risque assuré;

5° Dans une police à temps, il n'existe pas de garantie tacite portant que le navire sera en bon état de navigabilité à un moment donné du risque ; mais, quand à la connaissance de l'assuré le navire prend la mer dans un état d'innavigabilité, l'assureur n'est pas responsable pour toute perte provenant de cette innavigabilité.

Art. 40. - 1 ° Dans une police sur facultés ou autres biens mobiliers, il n'existe pas de garantie tacite portant que les marchandises ou les meubles assurés seront en bon état de navigabilité ;

2° Dans une police au voyage sur facultés ou autres meubles, il existe une garantie tacite portant que le navire non seulement sera en bon état de navigabilité en tant que navire, mais encore qu'il sera capable de transporter convenablement ces marchandises ou ces meubles au port de destination fixé dans la police.

Art. 41. - Il existe une garantie tacite que le risque assuré est un risque qui n'est pas contraire aux lois et, dans la mesure où le contrôle de l'assuré peut s'exercer en cette matière, l'entreprise doit être conduite d'une manière légale.

Art. 42. - 1 ° Quand la chose est assurée par une police au voyage soit à et depuis (*at and from*), soit depuis (*from*) un port donné, il n'est pas nécessaire que le navire se trouve dans ce port au moment où le contrat est passé, mais il existe une condition implicite d'après laquelle le risque devra commencer dans un délai raisonnable et d'après laquelle, si le risque ne commence pas dans un délai raisonnable, l'assureur pourra demander la nullité du contrat d'assurance;

2° Le moyen de défense, tiré de l'existence de cette condition, peut être repoussé en démontrant que le retard est dû à des circonstances dont l'assureur connaissait l'existence au moment de la passation du contrat ou en démontrant que l'assureur a renoncé à se prévaloir de l'existence de cette condition implicite.

Art. 43. - Quand le port de départ est indiqué dans la police, si le navire part d'un autre port au lieu de partir de celui-ci, le risque ne commence pas à courir.

Art. 44. - Quand le port de destination est indiqué dans la police et quand le navire, au lieu de se diriger vers cette destination, se dirige vers une autre destination, le risque ne commence pas à courir.

Art. 45. - 1° Quand après le commencement du risque la destination du navire est modifiée volontairement et n'est plus la destination fixée par la police, il y a changement du voyage.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, quand il y a un changement de voyage, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du changement, c'est-à-dire à partir du moment où l'intention de modifier le voyage a été manifeste, et il n'est pas nécessaire que le navire ait en fait abandonné le trajet du voyage fixé par la police au moment où la perte se produit.

Art. 46. - 1 ° Quand un navire, sans excuse légitime, dévie du voyage fixé par la police d'assurance, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du déroutement ; il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire aurait regagné sa route normale avant l'arrivée de la perte ;

2° Un déroutement du voyage fixé dans la police est commis

a) Lorsque la police fixant le parcours du voyage d'une façon expresse, le navire s'écarte de ce parcours,

b) Lorsque la police ne déterminant pas d'une façon expresse le parcours du voyage, le navire s'écarte de la route suivie d'après les habitudes et les usages maritimes;

3° Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'intention de commettre un déroutement. Il faut qu'il y ait effectivement un déroutement pour que l'assureur soit déchargé de sa responsabilité.

Art. 47. - 1 ° Lorsque la police d'assurance indique plusieurs ports de déchargement, le navire peut toucher à tous ces ports ou seulement à certains d'entre eux, mais, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante il doit toucher soit à tous ces ports, soit à certains d'entre eux dans l'ordre indiqué dans la police. - S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement ;

2° Quand la police porte « aux ports de déchargement (*ports of discharge*) situés dans un rayon donné », et lorsque ces ports ne sont pas indiqués nominativement, le navire doit, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante, se rendre à tous ces ports ou à un certain nombre d'entre eux dans leur ordre géographique. S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement.

Art. 48. - Lorsque la police d'assurance porte sur un voyage, l'aventure doit être poursuivie pendant toute son exécution avec une rapidité raisonnable et si elle n'est pas conduite ainsi, à moins qu'il existe une excuse légitime, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où le retard peut-être regardé comme excessif.

Art. 49. - 1 ° Le déroutement ou le retard apporté dans l'exécution du voyage fixé par la police peut être excusé;

a) Quand ce retard ou ce déroutement est autorisé par une disposition expresse de la police ;

b) Quand ce retard ou ce déroutement: a été causé par des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine ou de son commettant.

c) Quand ce retard ou ce déroutement a été rendu nécessaire pour satisfaire aux exigences d'une garantie expresse ou tacite.

d) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire pour la sécurité du navire ou de l'objet: de l'assurance.

e) Lorsqu'il s'agit de sauver des vies humaines ou d'aider un navire en détresse à bord duquel des vies humaines peuvent être en danger.

f) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire dans le but d'obtenir une assistance médicale ou chirurgicale pour une personne se trouvant à bord.

g) Lorsque ce retard ou ce déroutement est causé par la baraterie du capitaine ou de l'équipage, si la baraterie est un des dangers contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré.

2° Quand la cause, qui rend le déroutement excusable, a cessé d'exister, le navire doit reprendre son trajet normal et continuer son voyage avec une, diligence raisonnable.

Art. 50. - 1 ° Une police d'assurance maritime peut être cédée à moins qu'elle ne contienne une disposition interdisant cette cession. Elle peut être cédée soit avant, soit après la perte;

2 ° Quand une police d'assurance maritime a été cédée de manière à transmettre le bénéfice de l'intérêt dans cette police, le cessionnaire de la police a le droit de poursuivre l'assureur en son propre nom et le défendeur peut lui opposer tous les moyens de défense naissant du contrat qu'il aurait eu le

droit d'opposer si l'action avait été introduite au nom de la personne par laquelle ou pour laquelle le contrat avait été effectué;

3° Une police d'assurance maritime peut être transmise par voie d'endossement ou de toute autre manière habituelle.

Art. 51. - Quand l'assuré a abandonné ou perdu son intérêt dans l'objet de l'assurance, et n'a pas, avant cet abandon ou cette perte, convenu d'une façon expresse ou tacite de céder la police d'assurance, une cession postérieure de cette police devrait être considérée comme sans effet. Néanmoins, rien dans le présent article n'empêchera la cession d'une police d'assurance après la perte de l'objet assuré.

Art. 52. - A moins d'accords contraires, l'obligation de l'assuré ou de son agent de payer la prime et l'obligation de l'assureur de délivrer la police d'assurance à l'assuré ou à son préposé sont la condition l'une de l'autre et l'assureur n'est pas tenu de délivrer la police jusqu'au paiement ou à l'offre de paiement de la prime.

Art. 53. - 1° A moins d'accords contraires, quand une police d'assurance maritime est contractée pour le compte de l'assuré par un courtier, ce courtier est responsable envers l'assureur du paiement, de la prime et l'assureur est directement responsable des sommes qui peuvent être dues par suite de perte ou par suite de ristourne de la prime;

2° A moins d'accords contraires, le courtier a contre l'assuré un privilège sur la police jusqu'à concurrence du montant, de la prime et des frais causés par la passation du contrat. Lorsqu'il a agi avec la personne qui l'a employé comme si elle agissait pour son propre compte, il a aussi un privilège sur la police pour la balance du compte d'assurance qui peut lui être due par une telle personne, à moins qu'au moment où la dette a été contractée, il n'ait eu des raisons de croire que cette personne n'était qu'un mandataire.

Art. 54. - Lorsqu'une police d'assurance maritime, contractée pour le compte de l'assuré par un courtier, porte une reconnaissance du paiement de la prime, une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré mais non entre l'assureur et le courtier.

Art. 55. - 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur est responsable pour toute perte causée directement par un des risques contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré, mais, sous les réserves indiquées plus haut, il n'est pas responsable pour toute perte qui n'a pas été causée directement par un de ces risques;

2° En particulier :

a) L'assureur n'est pas responsable des pertes qu'on peut attribuer à la faute voulue de l'assuré, mais, à moins de dispositions contraires dans la police, il est responsable des pertes causées par des risques couverts par l'assurance même lorsque ces risques ne se seraient pas produits sans la faute ou la négligence du capitaine ou (e) l'équipage,

b) A moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur sur corps ou sur facultés n'est pas responsable des pertes causées par le retard, même lorsque ce retard a été entraîné par un des risques couverts par l'assurance,

c) Sauf dispositions contraires contenues dans la police, l'assureur n'est pas responsable de la fatigue et de l'usure habituelles (*ordinary wear and tear*) du coulage et du bris (*leakage and breakage*) habituels, du vice propre ou de la nature de la chose assurée, des pertes causées par les rats et la vermine, des avaries de machine qui n'ont pas été causées directement par un risque couvert par la police.

Art. 56. - 1° Une perte peut être soit totale, soit partielle. Toute perte qui n'est pas une perte totale d'après la définition donnée plus loin est une perte partielle;

2° Une perte totale peut être soit une perte totale réelle, soit une perte totale présumée (*actual total loss. constructive total loss.*) ;

3° A moins qu'une intention différente ne ressorte clairement des termes de la police, une police d'assurance contre les pertes totales comprend une perte totale présumée aussi bien qu'une perte totale: réelle ;

4° Lorsque l'assuré poursuit l'assureur en paiement d'une indemnité pour une perte totale, si les faits prouvent qu'il n'y a eu que perte partielle, l'assuré peut, à moins que la police n'en dispose autrement, réclamer une indemnité pour perte partielle ;

5° Quand les marchandises parviennent à leur destination *in specie*, mais quand par suite d'oblitération des marques ou pour toute autre raison, on ne peut pas les identifier, la perte, s'il s'en produit une, est partielle et non totale.

Art. 57. - 1 ° Quand l'objet de l'assurance est détruit ou avarié au point de cesser d'être une chose de l'espèce assurée ou bien lorsque l'assuré en est privé d'une manière définitive, il y a perte totale réelle ;

2° Quand il y a perte totale réelle, l'assuré n'est pas tenu de notifier à l'assureur son délaissement.

Art. 58. - Lorsque le navire assuré est disparu et lorsque aucune nouvelle de ce navire n'est parvenue après une période de temps raisonnable, une perte totale réelle peut être présumée.

Art. 59. - Lorsque, par suite d'un risque couvert par le contrat d'assurance, le voyage est interrompu dans un port ou lieu intermédiaire dans des circonstances de nature, sauf stipulation particulière contenue dans le contrat d'affrètement, à autoriser le capitaine à débarquer et à rembarquer les marchandises ou autres meubles ou à les transborder et à les envoyer à leur destination, la responsabilité de l'assureur doit être considérée comme subsistant malgré le transbordement.

Art. 60. - 1 ° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police, il y a perte totale présumée lorsque l'objet de l'assurance est raisonnablement délaissé parce que sa perte totale apparaît comme inévitable ou parce qu'il ne saurait être sauvé d'une perte réelle totale sans une dépense supérieure à sa valeur après cette dépense faite ;

2° En particulier, il y a perte totale présumée

I. - Quand l'assuré est privé de la possession du navire ou des marchandises par un des risques couverts par la police et quand (a) il est improbable qu'il puisse rentrer en possession du navire ou des marchandises selon le cas et (b) quand les frais nécessaires pour rentrer en possession du navire ou des marchandises selon le cas' excéderaient la valeur du navire ou des marchandises une fois qu'il les aurait recouverts.

II. - Dans le cas d'avarie causée au navire, si ce dernier est endommagé par un risque prévu par la police au point que la dépense nécessaire pour le réparer serait supérieure à sa valeur après la réparation. Dans l'estimation du coût des réparations il n'y a pas lieu d'opérer de déduction pour les contributions d'avarie commune à ces réparations payables par d'autres intérêts ; mais il faudra tenir compte (les opérations futures de sauvetage et des contributions pour avarie commune dont le navire sera plus tard débiteur s'il est réparé.

III. - Dans le cas d'avarie causée aux marchandises, quand la dépense nécessaire pour réparer le dommage et pour faire parvenir les marchandises à leur destination serait supérieure à la valeur de ces marchandises à leur port d'arrivée.

Art. 61. - Quand il y a une perte totale présumée, l'assuré peut soit traiter la perte comme une perte partielle, soit délaisser l'objet de l'assurance en faveur de l'assureur et traiter la perte comme si elle était une perte totale réelle.

Art. 62. - 1° Sous réserve des dispositions de cet article, lorsque l'assuré prend le parti de délaisser l'objet de l'assurance, il doit faire une notification de ce délaissement. S'il néglige d'agir ainsi, la perte pourra seulement être regardée comme une perte partielle ;

2° La notification du délaissement peut être faite soit par écrit, soit de vive voix, soit en partie par écrit et en partie de vive voix; elle peut être faite en n'importe quels termes indiquant l'intention de l'assuré de délaisser son intérêt assuré dans l'objet de l'assurance sans conditions, à l'assureur ;

3° La notification du délaissement doit être faite avec une diligence raisonnable après la réception de nouvelles sûres au sujet de la perte, mais, quand les informations reçues par l'assuré paraissent douteuses, celui-ci a le droit à un délai raisonnable lui permettant de se renseigner ;

4° Lorsque la notification du délaissement est faite à l'assureur d'une manière régulière, le fait que l'assureur refuse d'accepter le délaissement ne peut pas préjudicier aux droits de l'assuré.

5° L'acceptation d'un délaissement peut être expresse ou impliquée par la conduite de l'assureur. Le simple silence observé par l'assureur après la notification n'est pas considéré comme une acceptation ;

6° Quand la notification du délaissement est acceptée, le délaissement est irrévocable. L'acceptation de la notification fait preuve de la perte et de la régularité de la notification ;

7° La notification du délaissement n'est pas nécessaire si, lorsque l'assuré est informé de la perte, il n'y a aucune possibilité d'avantage quelconque pour l'assureur à recevoir la notification du délaissement ;

8° L'assureur peut dispenser l'assuré de la notification du délaissement ;

9° Quand un assureur a réassuré son risque, il n'est obligé de faire aucune notification de délaissement.

Art. 63. - 1° Quand son délaissement, a été valablement opéré, l'assureur a le droit de *s'approprier (to take over)* l'intérêt de l'assuré dans ce qui peut rester de l'objet assuré ainsi que tous les droits de propriété qui s'y rattachent ;

2° Dans le cas de délaissement d'un navire, l'assureur de ce navire a droit au fret en cours d'acquisition, et au fret gagné par le navire après la perte, moins les frais entraînés par cette acquisition après l'événement ; et si le navire transporte des marchandises qui sont la propriété du propriétaire de celui-ci, l'assureur a droit à une rémunération raisonnable pour le transport de ces marchandises postérieurement à l'événement qui a causé la perte.

Art. 64. - Une perte avarie particulière (*particular average loss*) est une perte partielle de l'objet de l'assurance qui a été causée par un risque couvert par la police et qui n'est pas une perte avarie grosse (*general average loss*) ;

2° Les rais encourus par ou pour l'assuré pour la sûreté ou la conservation de l'objet de l'assurance autres que les avaries communes et les frais de sauvetage sont appelés charges particulières. Les charges particulières ne sont pas comprises dans l'avarie particulière.

Art. 65. - 1 ° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police d'assurance, les frais de sauvetage encourus pour protéger l'objet de l'assurance contre une perte par un des risques couverts par la police peuvent être réclamés à l'assureur comme s'il s'agissait d'une perte causée par un de ces risques ;

2° Les frais de sauvetage (*salvage charges*) signifient les dépenses recouvrables, d'après le droit maritime, par un sauveteur, indépendamment de l'existence d'un contrat. Ils ne comprennent pas les frais pour des services de sauvetage rendus par l'assuré, par ses préposés ou par toute personne employée par eux par un contrat de location dans le but d'écartier un risque couvert par la police. De telles dépenses, lorsqu'elles sont dûment engagées, peuvent être recouvrées comme charges particulières ou comme perte avarie grosse, selon les circonstances dans lesquelles elles ont été encourues.

Art. 66. - 1 ° Une perte avarie commune est une perte entraînée par ou résultant directement d'un acte d'avarie commune. Elle peut comprendre une dépense d'avarie commune comme un sacrifice d'avarie commune;

2° Il y a acte d'avarie commune lorsque un sacrifice ou une dépense extraordinaire est raisonnablement engagé ou encouru, en cas de péril, pour préserver la propriété en péril dans le risque commun ;

3° Quand il y a une perte avarie commune, la partie sur laquelle elle retombe a droit, sous réserve des conditions imposées par le droit maritime, à une contribution proportionnelle de la part des autres personnes intéressées et cette contribution est appelée contribution d'avarie commune (*general average contribution*) ;

4° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, quand l'assuré a encouru une dépense avarie commune, il peut réclamer le montant de cette dépense à l'assureur dans la mesure de la perte qui retombe sur lui, et dans le cas d'un sacrifice avarie commune, il peut réclamer une indemnité à l'assureur pour la totalité de la perte sans avoir exercé son droit de contribution contre les autres personnes qui sont tenues de contribuer à cette perte ;

5° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, lorsque l'assuré a payé ou est obligé de payer une contribution d'avarie commune au sujet de l'objet assuré, il peut réclamer une indemnité à l'assureur ;

6° En l'absence de stipulations expresses, l'assureur n'est pas responsable d'une perte d'avarie commune ou de la contribution si la perte n'a pas été encourue dans le but d'éviter ou ne se rattache pas aux précautions prises pour éviter un risque couvert par l'assurance ;

7° Quand le navire, le fret et le chargement ou deux de ces intérêts sont la propriété d'un même assuré, la responsabilité de l'assureur pour les pertes avarie commune ou les contributions doit être établie comme si ces objets appartenaient à des personnes différentes.

Art. 67. - 1 ° La somme que l'assuré peut réclamer à l'assureur pour une perte, dans le cas d'une police non évaluée, pour le montant total de la valeur assurable de l'objet de l'assurance, ou le montant de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas d'une police évaluée, est appelé le montant de l'indemnité;

2° Quand il y a une perte recouvrable par une police, l'assureur ou chaque assureur, s'il y en a plusieurs, est tenu au paiement du montant de l'indemnité dans la mesure du montant de sa souscription par rapport à la valeur indiquée par la police si celle-ci est évaluée ou par rapport à la valeur assurable de l'objet de l'assurance si la police n'est pas évaluée.

Art. 68. - Sous réserve des dispositions de la présente loi et sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a perte totale de l'objet assuré :

1° Si la police est évaluée, le montant de l'indemnité est la somme fixée par la police ;

2° Si la police n'est pas évaluée, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de l'objet de l'assurance.

Art. 69. - Quand un navire a été avarié, mais n'est pas complètement perdu, le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, est établi comme suit :

1° Quand le navire a été réparé, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations, moins les déductions d'usage et sans que ce montant puisse excéder la somme assurée par rapport à chaque sinistre ;

2° Quand le navire a été réparé seulement en partie lie, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations calculé comme ci-dessus ; Il a aussi droit à être indemnisé de la dépréciation raisonnable, s'il y en a une, provenant des dommages qui n'ont ni pas été réparés sans que le montant de ces indemnités puisse excéder le coût de la réparation du dommage tout entier calculé comme ci-dessus ;

3° Quand le navire n'a pas été réparé et n'a pas été vendu en état d'avarie pendant la durée du risque, l'assuré a le droit de demander à être indemnisé pour la dépréciation raisonnable provenant de dommages qui n'ont pas été réparés, mais cette indemnité ne doit pas être supérieure au coût de la réparation de ces dommages calculé comme ci-dessus.

Art. 70. - Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a une perte partielle du fret, la mesure de l'indemnité est égale à la proportion de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas de police évaluée, ou de la valeur assurable, dans le cas de police non évaluée, qui correspond à la proportion du fret perdu par l'assuré par rapport à la totalité du fret au risque de l'assuré d'après les dispositions de la police.

Art. 71. - Quand il se produit une perte partielle des marchandises, du chargement ou d'autres meubles. le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, est établi comme suit

1° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police évaluée, est complètement perdue, le montant de l'indemnité est par rapport à la somme indiquée dans la police comme la valeur assurable de la partie perdue par rapport à la valeur assurable de l'ensemble établie comme dans le cas de police non évaluée;

2° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police non évaluée est complètement perdue, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de la partie perdue établie comme dans le cas de perte totale;

3° Quand la totalité ou une partie des marchandises, du chargement a été livrée avariée au point de destination, le montant de l'indemnité est égal à la proportion de la somme fixée dans la police, si la police est évaluée, ou à la proportion de la valeur assurable, si la police n'est pas évaluée, qui correspond

à la différence entre les valeurs brutes à l'état sain et à l'état avarié au port d'arrivée par rapport à la valeur brute à l'état sain ;

4° Valeur brute (*gross value*) signifie le prix de gros, ou s'il n'y a pas de prix de gros, la valeur estimée, plus, dans tous les cas, le fret, les frais de déchargement et les charges préalablement payées. Cependant, s'il s'agit de marchandises ou de cargaisons habituellement vendues en entrepôt, le prix d'entrepôt doit être considéré comme valeur brute.- Produits bruts (*gross proceeds*) signifie le prix réel obtenu en vente publique lorsque toutes les charges de la vente sont, réglées par le vendeur.

Art. 72. - 1 ° Quand différentes espèces de choses ont été assurées sous une même évaluation, l'évaluation doit être divisée entre les différentes espèces en proportion de leur valeur assurable respective comme dans le cas de police non évaluée. La valeur assurée d'une partie d'une des espèces est dans la même proportion par rapport à la valeur totale assurée de cette espèce que la valeur assurable de cette partie par rapport à la valeur assurable du tout établie dans les deux cas conformément aux dispositions de la présente loi ;

2° Lorsque une évaluation doit être divisée et, lorsque le détail du coût primitif de chaque espèce prise séparément, de chaque qualité et de chaque désignation de marchandises ne peut pas être établi, la division de l'évaluation devra être faite d'après la valeur nette des différentes espèces, qualités et désignations à l'état sain.

Art. 73. - 1 ° Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, lorsque l'assuré a payé ou se trouve dans l'obligation de payer une contribution d'avarie commune, le montant de, l'indemnité est égal au montant total de cette contribution, si l'objet débiteur de la contribution est assuré pour sa pleine valeur contributive, si l'objet est assuré pour une part seulement de sa valeur contributive ; l'indemnité payable par l'assureur doit être réduite en tenant compte de cette sous-assurance _s'il y a eu antérieurement une perte avarie particulière, constituant, une déduction de la valeur contributive, et pour laquelle l'assureur est responsable, le montant de cette somme doit être déduit de la valeur assurée pour établir le montant de l'indemnité due par l'assureur;

2° Quand l'assureur est tenu au paiement de frais de sauvetage, l'étendue de sa responsabilité doit être établie d'après les mêmes principes.

Art. -74. - Lorsque l'assuré a conclu une assurance en termes exprès contre toute responsabilité à l'égard des tiers, le montant de l'indemnité, sauf l'existence de dispositions spéciales dans la police, est égal au montant de la somme payée ou payable par lui à un tiers par suite d'une telle responsabilité.

Art. 75. - 1 ° Lorsqu'il se produit une perte, relativement à un objet assuré, non prévue d'une façon expresse dans les dispositions précédentes de la présente loi, le montant de l'indemnité devra être déterminé en tenant compte desdites dispositions dans la mesure où elles seront applicables à ce cas particulier ;

2° Rien dans les dispositions de la présente loi relativement au montant de l'indemnité ne modifiera les règles concernant la double assurance ou ne défendra à l'assureur de démontrer l'absence partielle ou totale d'intérêt, d'établir qu'au moment: de la perte, la totalité ou une partie de l'objet assuré n'était pas en risque d'après les dispositions de la police.

Art. 76. - 1° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière (*particular average*) l'assuré ne peut pas être indemnisé pour la perte d'une partie de l'objet, sauf si la perte est encourue par suite d'un sacrifice avarié commune, à moins que le contrat contenu dans la police ne soit susceptible d'être fractionné. Si le contrat est susceptible d'être fractionné, l'assuré peut réclamer une indemnité pour la perte totale de chaque fraction ;

2° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière, soit en général, soit jusqu'à concurrence d'un pourcentage donné, l'assureur est pourtant responsable des dépenses de sauvetage et des autres charges ou dépenses légitimement encourues en vertu de la clause d'agir et de travailler dans le but d'éviter une perte garantie par la police d'assurance ;

3° A moins de dispositions contraires contenues dans la police, lorsque l'objet de l'assurance est assuré franc d'avarie particulière dans la limite d'un pourcentage donné, une avarie grosse ne peut pas être ajoutée à une avarie particulière pour atteindre la limite de ce pourcentage;

4° pour établir si le pourcentage fixé a été atteint; il faudra prendre en considération seulement la perte réelle supposée par l'objet assuré. Les frais particuliers et les dépenses entraînés directement assuré ou indirectement par la détermination et la preuve de la perte doivent être exclus.

Art. 77: - 1° A moins que la police n'en dispose autrement et sous réserve des dispositions de la présente loi, l'assureur est responsable des pertes successives, même lorsque le montant total de ces pertes excède le montant de la somme assurée;

2° Lorsque, au cours d'une même police, une perte partielle, qui n'a pas encore été réparée ou bonifiée de toute autre manière, est suivie par une perte totale, l'assuré ne peut réclamer d'indemnité que pour la perte totale.

Art. 78 - 1° Quand la police d'assurance contient une clause d'agir et de travailler (*suving and labouring clause*), cet engagement est considéré comme un supplément au contrat d'assurance, et l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur pour toute dépense légitimement engagée en exécution des dispositions de cette clause, encore que l'assureur ait pu payer pour une perte totale ou que l'objet de l'assurance ait pu être garanti franc d'avarie particulière, soit en totalité, soit dans les limites d'un pourcentage donné;

2° Les pertes avaries communes, les contributions et les frais de sauvetage, tels qu'ils sont définis par la présente loi, ne sont pas recouvrables en vertu de la clause d'agir et de travailler;

3° Les dépenses engagées pour éviter ou diminuer une perte qui n'est pas couverte par la police ne peuvent être recouvrées en vertu de la clause d'agir et de travailler ;

4° Il est du devoir de l'assuré et de ses agents, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour empêcher ou diminuer la perte.

Art. 79. - 1° Quand l'assureur paie pour une perte totale, soit pour le tout, soit pour une part divisible de l'objet assuré, il est, en droit de recueillir l'intérêt: de l'assuré sur ce qui peut rester de l'objet, et il est en conséquence subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré sur et par rapport à cet objet à partir du moment de l'événement cause de la perte ;

2° Sous réserve des dispositions précédentes, quand l'assureur paie pour une perte partielle, il n'acquiert aucun droit: à l'objet assuré ou à la partie de cet objet qui peut en subsister, mais il est subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré dans et par rapport à l'objet assuré à partir du moment de l'événement cause de la perte, dans la limite où l'assuré a été indemnisé d'après les dispositions de la présente loi par le paiement de la perte.

Art. 80. - 1° Quand l'assuré est sur-assuré par une double assurance, chaque assureur est tenu avec les autres assureurs de contribuer pour partie proportionnellement à la somme pour laquelle il est responsable d'après les dispositions de la police ;

2° Si un des assureurs paie à l'assuré une somme supérieure à sa part dans la perte, il a le droit d'intenter une action en contribution contre les autres assureurs et a droit aux mêmes recours qu'une caution qui a payé une somme supérieure à sa part de la dette.

Art. 81. - Quand l'assuré est assuré pour une valeur inférieure à la valeur assurable ou, dans le cas de police évaluée, pour une somme inférieure à l'évaluation contenue dans la police, l'assuré est considéré comme son propre assureur pour la différence non assurée.

Art. 82. - Lorsque la prime ou une partie de la prime est déclarée, d'après les dispositions de la présente loi, être ristournable :

a) Si la prime a déjà été payée, elle peut être réclamée par l'assuré à l'assureur ;

b) Si elle n'a pas encore été payée, elle peut être retenue par l'assuré ou par son représentant.

Art. 83. - Quand la police contient une disposition sur la ristourne de la prime ou d'une partie de la prime dans le cas de la survenance de certains événements et quand un de ces événements vient à se produire, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est ristournable.

Art. 84. - 1 ° Lorsque la cause du paiement de la prime vient à manquer d'une façon complète, et lorsqu'il n'y a eu de la part de l'assuré ou de ses agents ni fraude, ni illégalité commise, la prime est, comme conséquence, ristournable à l'assuré;

2° Lorsque la cause du paiement de la prime est divisible et lorsqu'une partie divisible de cette cause vient à manquer, une partie de la prime proportionnelle est dans les mêmes conditions ristournable à l'assuré;

3° En particulier

a) Lorsque la police est nulle ou est annulée par l'assureur avant le commencement du risque, la prime est ristournable à la condition qu'il n'y ait pas eu de la part de l'assuré fraude ou illégalité ; Mais si le risque n'est pas divisible et s'il a commencé à courir, la prime n'est pas ristournable ;

b) Lorsque l'objet assuré ou une partie de cet objet n'a pas été mis en risque, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est comme conséquence ristournable.

Pourtant si l'objet a été assuré : perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et s'il est arrivé en sûreté au moment où le contrat a été contracté, la prime n'est pas ristournable, sauf si l'assureur a eu connaissance de l'heureuse arrivée de l'objet ;

c) Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt assurable pendant toute la durée du risque, la prime est ristournable ; cette règle ne s'appliquerait pas si la police avait été passée, par manière de jeu ou de pari ;

d) Lorsque l'assuré a un intérêt susceptible d'être annulé et lorsque cet intérêt se trouve annulé pendant la durée du risque, la prime n'est pas ristournable ;

e) Lorsque l'assuré est sur-assuré en vertu d'une police non-évaluée, une part proportionnelle de la prime est ristournable ;

f) Sous réserve des dispositions précédentes, lorsque l'assuré est sur-assuré par une double assurance, une part proportionnelle des diverses primes est ristournable.

Cependant si les polices ont été passées à des dates différentes et si l'une de ces deux polices antérieure aux autres a, à un moment donné, supporté la totalité du risque, ou si une réclamation a été payée en vertu de cette police pour la totalité de la somme assurée, aucune prime se rattachant à cette police n'est

ristournable. Si la double assurance a été effectuée sciemment par l'assuré, aucune prime n'est ristournable.

Art. 85. - 1 ° Quant deux ou plusieurs personnes décident de s'assurer mutuellement l'une l'autre contre les pertes maritimes, on dit qu'il y a une assurance mutuelle.

2° Les dispositions de la présente loi, se rapportant à la prime, ne sont pas applicables à l'assurance mutuelle, mais une garantie ou tout autre arrangement convenu peut être substitué à la prime.

3°- Les dispositions de la présente loi, dans la mesure où elles peuvent être modifiées par la volonté des parties, peuvent dans le cas d'assurances mutuelles être modifiées par les dispositions contenues dans la police délivrée par la société ou bien par les statuts et par les règlements de la société.

4° Sous réserve des exceptions indiquées dans cet article, les dispositions de la présente loi sont applicables à l'assurance mutuelle.

Art. 86. - Lorsqu'un contrat d'assurance maritime est passé de bonne foi par une personne pour le compte d'une autre personne, la personne pour le compte de laquelle le contrat a été passé peut le ratifier même après avoir eu connaissance de la perte.

Art. 87. - 1 ° Lorsqu'un droit, une obligation ou une responsabilité devrait naître d'un contrat d'assurance maritime comme conséquence légale des dispositions de la loi, il peut être modifié ou supprimé par une convention expresse des parties ou par un usage lorsque cet usage oblige les deux parties contractantes ;

2° Les dispositions du présent article s'étendent à tout droit, obligation ou responsabilité établi par la présente loi et susceptible d'être légalement modifié par la convention des parties.

Art. 88. - Quand la présente loi parle d'un délai raisonnable, d'une prime raisonnable, d'une diligence raisonnable, la question de savoir ce qui doit être entendu par raisonnable est une question de fait.

Art. 89. - Quand il existe une police dûment timbrée, on peut dans toute instance légale avoir recours au slip et au covering note.

Art. 90. - Dans la présente loi et à moins que le contexte ou le sujet n'en exige différemment Action (*action*) comprend la demande reconventionnelle (*counter-claim*) et la compensation (*set off*). Fret (*freight*) comprend le profit que peut retirer un propriétaire de navire de l'emploi de celui-ci au transport de ses propres marchandises ainsi que le fret payable par une tierce personne, mais non le prix des passages. L'expression objets (meubles) (*moveables*) signifie toute propriété mobilière tangible autre que le navire et comprend l'argent (*money*) les valeurs mobilières (*valuable securities*) et autres titres (documents).

Art. 91. - 1 ° Rien dans la présente loi, ni dans aucune abrogation contenue dans cette loi, ne portera atteinte

a) Aux dispositions de la loi de 1891 sur le timbre (*Stamp act 1891*), ni à aucune disposition légale en vigueur se rapportant aux impôts;

b) Aux dispositions de la loi sur les sociétés (*Companies act 1862*), ni à aucune autre disposition légale modifiant ou remplaçant cette loi ;

c) Aux dispositions d'une loi quelconque non abrogée d'une façon expresse par la présente loi ;

2° Les règles du droit commun comprenant le droit commercial, sauf dans la mesure où elles ne peuvent pas être conciliées avec les dispositions de la présente loi, continueront à s'appliquer aux contrats d'assurance maritime.

Art. 92. - Les dispositions légales indiquées dans la seconde annexe de cette loi sont. déclarées abrogées dans la limite fixée par cette annexe.

Art. 93. - La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1907

Art. 94. - La présente loi pourra être citée comme, la loi de 1906 sur l'assurance maritime.

ANNEXES DE LA LOI

Formule Lloyd's S. G. - Qu'il soit connu que..... (nom de la personne assurée) aussi bien en..... (son, leur) nom personnel aussi bien que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout passe assurance et fait assurer..... et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré, perdu ou non perdu, à et depuis..... sur toute espèce de marchandises ou d'objets et aussi sur le corps, apparaux, agrès, canons, munitions, artillerie, embarcations ou autres accessoires du ou dans le bon navire ou vaisseau, appelé le..... dont est capitaine devant Dieu..... pour le présent voyage.... ou toute autre personne comme capitaine dudit navire, ou par quel qu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera appelé; le risque sur lesdites marchandises ou choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire..... sur ledit navire..... et ainsi continuera, et demeurera pendant son séjour sur ledit navire.- Et jusqu'à ce que ledit navire, avec ses agrès, apparaux, etc....., et le chargement et les marchandises soient parvenus à sur ledit navire jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant une période de 24 heures en sûreté; et sur les marchandises et chargement jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués et mis à terre en sûreté. - Et ledit navire aura le droit dans son voyage de se diriger et faire voile vers et de toucher à et de séjourner dans tous ports ou endroits quelconques.... sans préjudice pour l'assurance. Lesdits navires, marchandises et chargement pour ce qui touche l'assuré par convention entre l'assuré et les assureurs dans cette police sont et seront évalués à.....

Pour ce qui est des risques et périls que nous assureurs sommes disposés à supporter et; acceptons dans ce voyage, ce sont ceux de mer, navires de guerre, incendie, ennemis, pirates, bandits, voleurs, jets à la mer, lettres de marque et de contremarque, surprises, captures à la mer, arrêts, rétentions et détentions de rois, princes, peuples de toute nation, condition et qualité quelle qu'elle soit, baraterie du capitaine et des hommes de l'équipage et de, tous autres périls, pertes, et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage, détriment, ou préjudice desdits objets, marchandises ou navire, etc... ou de parties quelconques de ceux-ci - et en cas de perte ou de sinistre, il sera licite à l'assuré, à ses agents, préposés et ayants cause - d'agir et de travailler et de voyager pour et au sujet de la protection, sauvegarde et recouvrement desdites choses, marchandises et navire, etc. ou de parties de ceux-ci sans préjudice pour cette assurance ; à ces dépenses, nous, assureurs, contribuerons chacun en proportion de la somme assurée dans la présente police. Et il est spécialement déclaré et convenu qu'aucun acte de l'assureur ou de l'assuré exécuté pour sauver, préserver, recouvrer la propriété assurée, ne sera regardé comme une renonciation au droit (le délaissement ou comme une preuve de l'acceptation de ce délaissement. Et il est spécialement convenu par nous, assureurs, que cet écrit ou cette police d'assurance aura autant de force et d'effet que l'écrit ou la police la plus sûre faite dans Lombard Street, au Royal Exchange ou dans tout autre endroit à Londres. Et ainsi, nous assureurs, sommes disposés et promettons par cette police et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part, nos héritiers, nos exécuteurs et nos biens envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs ou ayants cause à l'exécution fidèle des dispositions ci-dessus, nous reconnaissant payés pour le montant qui nous est dû en vertu de la présente assurance par l'assuré au et d'après le taux de

En foi de quoi, assureurs, nous avons souscrit nos noms et les sommes assurées à Londres.

N. B. - Le blé, le poisson, le sel, les fruits, la farine, les grains sont: garantis francs d'avarie, à moins d'avarie grosse ou à moins que le navire ne s'échoue. Le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et

peaux sont garantis francs d'avarie au-dessous d'une proportion de 5 % et tous les autres objets le navire et le fret, sont garantis francs d'avarie au-dessous de 3 %, sauf en cas d'avarie grosse ou d'échouement du navire.

INTERPRÉTATION DES TERMES ET DES EXPRESSIONS DE LA POLICE

Perdu ou non perdu

1° Quand l'objet de l'assurance est assuré perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et lorsque la perte s'est produite avant la passation du contrat, le risque court cependant à moins que l'assuré n'ait eu connaissance de la perte.

De (from)

2° Quand l'objet de l'assurance est assuré de, à partir d'un endroit donné, le risque ne court pas tant que le navire n'a pas quitté cet endroit.

A et depuis (at and from)

3° a) Quant un navire est assuré à et depuis un endroit donné, si le navire se trouve en bonne sécurité dans cet endroit lorsque le contrat est conclu, le risque court immédiatement ;

b) Si le navire ne se trouve pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, le risque court dès que le navire arrive en bonne sécurité dans cet endroit et, à moins que la police n'en dispose autrement, il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire est protégé par une autre police pour un temps déterminé après son arrivée ;

c) Quand un fret suivant affrètement est assuré à et depuis un endroit donné, et quand le navire est dans cet endroit en bonne sécurité au moment de la conclusion du contrat, le risque commence à courir immédiatement. Si le navire n'est pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, il commence à courir dès que le navire y arrive en bonne sécurité;

d) Quand un fret autre qu'un fret suivant affrètement est payable sans conditions spéciales et est assuré à et depuis un certain endroit, le risque court au prorata des objets et marchandises embarqués. Pourtant s'il y a du chargement prêt à être chargé et qui appartienne au propriétaire du navire ou que quel qu'autre personne se soit engagée vis-à-vis de lui à charger, le risque court dès que le navire est prêt à recevoir le chargement.

Depuis l'embarquement (from the loading)

4° Quand les marchandises ou autres objets mobiliers sont assurés depuis leur embarquement (*from the loading thereof*) le risque ne commence à courir que lorsque ces marchandises ou objets se trouvent à bord et l'assureur n'en est pas responsable pendant leur transport depuis la terre jusqu'au navire.

5° Quand le risque des marchandises ou autres effets mobiliers continue jusqu'à ce qu'elles aient été débarquées en sûreté (*safely landed*), elles doivent être débarquées de la manière ordinaire et dans un délai raisonnable après l'arrivée au port de débarquement et, si elles ne sont pas débarquées dans ces conditions le risque cesse de courir.

6° En l'absence d'une autre autorisation ou usage, la faculté de toucher et de rester dans tout port ou endroit quelconque (*at any port or place whatsoever*) n'autorise par le navire à s'éloigner de la route de son voyage depuis le port de départ jusqu'au port de destination.

Risques des mers

7° L'expression risques des mers (*perils of the seas*) fait allusion seulement aux accidents et événements inattendus de la mer; Elle ne comprend pas l'action ordinaire des vents et des vagues.

Pirates

8° L'expression pirates (*pirates*) comprend les passagers mutinés et les brigands qui attaquent le navire du rivage.

Voleurs

9° L'expression voleurs (*thieves*) ne couvre pas le vol clandestin ou le vol accompli par une personne du navire, homme de l'équipage ou passager.

Arrêts

10° L'expression arrêts des rois, princes, peuples (*arrests of kings, princes, people*) se réfère aux actes politiques ou exécutifs et ne comprend pas une perte causée par une émeute ou par une procédure judiciaire régulière.

Baraterie

11° L'expression baraterie (*barratry*) comprend tout acte coupable et volontairement accompli par le capitaine ou les hommes de l'équipage au préjudice du propriétaire du navire ou, selon les cas, de l'affrètement.

Tous autres risques

12° L'expression tous autres risques (*all other perils*) comprend seulement les risques analogues par leur nature aux risques spécifiquement indiqués dans la police.

Avarie sauf avarie grosse

13° L'expression avarie sauf avarie grosse (*average unless general*) signifie une perte partielle de l'objet assuré autre qu'une perte avarie grosse et ne comprend pas les charges particulières (*particular charges*).
Echouement

14° Quand le navire s'est échoué, l'assureur est responsable, pour les pertes exceptées même si la perte ne peut pas être attribuée à l'échouement, pourvu que au moment de l'échouement le risque coure et pourvu que, si la police est sur facultés, les marchandises avariées soient à bord.

Navire

15° L'expression navire comprend la coque, les agrès et appareils, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour les hommes de l'équipage et, dans le cas d'un navire employé à un commerce spécial, les aménagements habituels nécessités par ce commerce et aussi dans le cas d'un navire à vapeur, les machines, chaudières, charbons, approvisionnements pour les machines, s'ils sont la propriété (le l'assuré).

Fret

16° L'expression fret comprend le profit que le propriétaire du navire peut retirer de ce navire en transportant sa propre marchandise ou objets mobiliers aussi bien que le fret payable par une tierce personne, mais elle ne comprend pas le prix des passages.

Marchandises

17° L'expression marchandises (*goods*) signifie les choses de la nature de marchandise et ne comprend pas les effets personnels et les provisions et vivres pour l'usage du bord.

En l'absence d'usage contraire, le chargement, de pont et les animaux vivants doivent être assurés spécifiquement et non sous l'indication générale de marchandises.