

**Nom de la clause :** Police Française d'assurance maritime sur corps de navires en construction

**Objet de la Clause :** Assurance « Dommages » des navires durant leur construction

**Catégorie :** Conditions Générales Corps

**Numéro :** **Date :** Imprimé du 16 mars 1944  
modifié le 1<sup>er</sup> janvier 1955, le 13  
Décembre 1984 et le 1<sup>er</sup> mai 1985

**Pays d'origine :** France **Emetteur :** A.F.S.A..T ?

**Commentaires :**

Les commentaires sur la police de 1955 sont disponibles aux pages 441 et suivantes de l'ouvrage de Pierre Lureau publié en 1974 aux Editions LGDJ intitulé « Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires » »

---

**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.

# **POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES EN CONSTRUCTION**

## **PREAMBULE - LOI APPLICABLE**

**Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.**

N°  
Courtier  
Assuré Navire  
Durée des risques

## **CONDITIONS GENERALES**

### **ARTICLE 1<sup>er</sup> - Risques couverts.**

La présente police a pour objet la garantie des dommages et des pertes résultant d'accidents, d'événements de force majeure et de fortunes de mer qui arrivent au navire assuré.

Sont notamment garantis les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré ou aux pièces qui lui sont destinées, par accident survenu au cours de la mise à bord et du montage, ainsi que par l'affaissement, l'effondrement ou la rupture des cales de construction, supports ou échafaudages ou par tous accidents matériels de manutention.

Sont de même garantis les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés, par tous accidents consécutifs aux fautes de l'assuré, sauf fautes intentionnelles ou inexcusables ;

aux fautes de ses préposés, de ses sous-traitants ou de toute personne au service du navire ou des engins utilisés à la construction ; à un vice caché du corps ou des appareils moteurs.

Les risques garantis demeurent couverts même en cas de changement forcé de route ou de voyage, ainsi qu'encas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

La présente police couvre en outre et dans les mêmes termes, en tant toutefois qu'ils sont à la charge de l'assuré, les dommages et pertes qui arrivent aux matériaux, machines, chaudières, pièces mécaniques, moteurs, appareils accessoires et tous autres objets destinés au navire et répartis dans les établissements de l'assuré ou dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitants, ainsi que pendant leur manutention, magasinage, mouvements à terre ou à flot, sur wagons, camions, en allèges, chalands ou sur pontons, etc., et pendant leur transport par tous moyens par terre, par air ou par eaux fluviales ou maritimes.

### **ARTICLE 2 - Recours de tiers.**

Sont garantis les recours de tiers exercés contre le navire assuré.

### **ARTICLE 3 - Chargement.**

Il est permis d'embarquer des hommes, des chevaux, du matériel, des munitions, des matières inflammables, explosives ou corrosives, et, généralement, toutes facultés quelconques, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.

**ARTICLE 4 - Risques exclus.**

**A. - Sont exclus de la garantie**

**1°) Les faits de dol ou de fraude du capitaine**

- tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.

Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'assuré ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second.

**2°) Les dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté**

- les dépenses de réparation ou de remplacement des pièces affectées de vice caché ;

- les frais de rectification des vices de conception, d'exécution ou de matière ;

- les frais de modification, d'amélioration ou de mise en conformité avec les spécifications contractuelles du cahier des charges.

**3°) La piquûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique.**

**4°) Les frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche.**

**5°) Les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre.**

**6°) Les recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, en raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré, ainsi que les recours de tiers pour dommages occasionnés par le chargement mis à bord de ce navire.**

**7°) Les recours pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.**

**B. Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers**

**1 °) Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tout autre lieu que dans un port de relâche ;**

**2°) à la saisie et vente du navire dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie.**

**ARTICLE 5 - Risques de guerre.**

Sauf convention contraire, les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, captures, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ; explosions de torpilles, mines, bombes ou autres engins de guerre, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre ainsi que de ceux provenant de piraterie et actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

**ARTICLE 6 - Risques de grève.**

Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lockout et autres frais analogues.

**ARTICLE 7 - Durée des risques.**

Les risques de l'assurance courent à partir de la date fixée ci-après pour suivre et continuer, sans interruption, jusqu'à la livraison du navire par le constructeur au lieu et suivant les conditions déterminées dans la police.

#### **ARTICLE 8 - Etendue de l'assurance.**

Les risques courent pendant les séjours et mouvements à terre, le lancement, la mise à l'eau, les séjours et mouvement à flot, les réparations, les passages et séjours dans les docks, sur le slip, au bassin à sec et à flot, les essais au port, en rivière, en rade et en mer et généralement dans quelque lieu que ce soit dans les limites prévues par la police.

Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit avec ses appareils moteurs, ensemble ou séparément, de faire tous remorquages et sauvetages et de prêter toutes assistances, **étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.**

#### **ARTICLE 9 - Valeur agréée.**

**La police doit obligatoirement faire mention de la valeur du navire au début de l'assurance ; elle doit mentionner également la valeur probable en risques dans les opérations de lancement ou de mise à l'eau, ainsi que la valeur finale à la livraison.**

Ces valeurs successives augmentent progressivement au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sans qu'il soit besoin d'en faire d'autre déclaration.

Elles comprennent indivisément le corps et les appareils moteurs ainsi que tous les accessoires du navire ; notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors du navire, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernaient un intérêt distinct de celui de l'assuré.

A défaut de cette justification, les assureurs du navire seront en droit, en cas de délaissement, de réduire sa valeur d'assurance du montant de toutes assurances faites séparément sur victuailles, avances à l'équipage, armement ou mises dehors, avant ou après l'assurance du navire.

**La valeur finale à la livraison doit correspondre, au minimum, au prix de base fixé au marché de construction, indépendamment des formules de correction de prix qui y sont prévues, ou au prix de revient du navire à la livraison si celui-ci est supérieur à ce prix de base. La valeur finale représente la valeur agréée du navire, les parties s'interdisant expressément de la contester aussi longtemps qu'une nouvelle valeur n'aura pas été déterminée par un avenant à la police.**

Au cas où la nouvelle valeur, par suite notamment de réduction des travaux ou du jeu des moins-values, serait inférieure à la valeur finale, primitivement fixée au marché, la valeur agréée serait réduite du même montant et il serait fait, sur la différence, ristourne de la prime, proportionnellement au temps restant à courir depuis la date à laquelle cette réduction aura été déclarée par l'assuré, jusqu'à la date prévue pour la fin des risques.

Au cas où, au contraire, cette nouvelle valeur, par suite notamment de travaux additionnels ou du jeu des plus values, serait supérieure à la valeur finale primitivement fixée, la valeur agréée serait augmentée du montant correspondant. L'assurance éventuelle de ces augmentations sera réservée par priorité aux assureurs primitifs dans la proportion de leurs souscriptions respectives ; le taux à appliquer sur les augmentations de valeurs sera égal au taux original majoré de toutes les surprimes décomptées ou à décompter.

Le taux de la prime stipulée dans la police est sujet à révision si les modifications de valeur prévues aux 6e et 7e alinéas du présent article entraînent une modification de la catégorie du navire dans le tarif en vigueur au moment de la souscription du contrat d'assurance. Une telle modification de la catégorie du navire donnera lieu à application du taux de prime correspondant en plus ou en moins, et ce, rétroactivement depuis le début des risques.

Le présent contrat est établi sur la base d'un questionnaire dûment rempli et signé par l'assuré et dont toutes les déclarations sont certifiées exactes par lui.

#### **ARTICLE 10 - Assurances complémentaires.**

L'assuré est autorisé à contracter toutes assurances complémentaires qu'il jugera nécessaires sur recours de tiers, frais de retirement ainsi qu'excédent de frais de sauvetage ou d'assistance.

**En dehors de ces assurances, il s'interdit, par contre, expressément toute autre assurance, sous quelque forme que ce soit, ayant pour objet de permettre à l'assuré de toucher au total, en cas de délaissement, un montant supérieur à la valeur agréée. Toute assurance contractée par lui, par son ordre ou pour son compte, contrairement aux prescriptions du présent alinéa, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée sur le navire.**

Ne seront pas considérées comme assurances complémentaires les assurances qui seraient souscrites par d'autres assureurs que les signataires de la présente police, si ces assurances sont comprises dans la valeur agréée.

Toutefois, si l'assuré peut justifier de l'obligation d'avoir à livrer, en vertu du contact de construction, un autre navire en remplacement du navire assuré, après la perte totale ou le délaissement de ce dernier, il aura le droit de faire couvrir le montant du préjudice correspondant à la différence entre la valeur comptable du navire à sa livraison et la valeur de remplacement probable.

#### **ARTICLE 11 - Primes, taxes, droits et impôts.**

1 °) La prime est payable comptant à trente jours de la prise des risques. Toutefois, si l'assurance est contractée pour une période au moins égale à douze mois, la prime sera payable en autant de termes égaux que la police comportera de multiples de six mois. Le règlement devra toujours être effectué le jour du commencement de chaque terme ; il est accordé, toutefois, pour le paiement du premier terme un délai de trente jours à compter de la prise des risques.

**Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.**

2°) La prime fixée d'autre part est établie à forfait et est acquise en entier dans tous les cas dès que les risques des assureurs ont pris cours.

3°) Le coût de la police et les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction, lors de la ressortie de la prime.

4°) La prime, le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont payables dans le lieu de la souscription et entre les mains des assureurs ou, à la demande de l'assuré, à telle personne ou à tel organisme désigné par les assureurs.

5°) Il sera fait, sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale ou d'annulation du marché de construction avant le commencement des risques, mais si la police est rompue pour toute autre cause avant ce moment, les assureurs auront droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0.,50 % de la somme assurée.

6°) Si la construction est arrêtée après le commencement des risques pour toute autre cause qu'un événement à la charge des assureurs, la police pourra être résiliée et il sera consenti, de ce fait, une ristourne dont le taux sera fixé suivant les risques qui auront été courus par les assureurs.

**ARTICLE 12 - Constatations des avaries, mesures conservatoires et préventives.**

**1°) En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, l'assuré est tenu de s'adresser immédiatement, pour les constatations, aux assureurs ou à leurs représentants.**

**2°) Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation.**

**L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit, également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.**

**3°) L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs représentants, à prendre lui même les mesures de conservation ou à donner à ses préposés les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.**

**4°) Les assureurs s'engagent à payer les frais nécessités par toute mesure préventive prise dans l'intérêt commun et, exception faite pour le cas d'impossibilité justifiée, d'accord avec eux ou leurs représentants.**

**ARTICLE 13 - Renonciation aux recours.**

**1°) Les assureurs n'exerceront de recours personnels contre toute personne dont l'assuré serait civilement responsable et à qui serait imputée une faute même malveillante, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.**

**2°) Ils n'exerceront que dans la même éventualité de recours personnels contre le futur armateur ou les personnes dont celui-ci serait civilement responsable, ainsi que contre les entrepreneurs ou sous-traitants de l'assuré, agents du Veritas, ou toutes autres personnes, à bord ou non, à qui serait imputée une faute en ce qui concerne les objets assurés par la police.**

**ARTICLE 14 - Hypothèques.**

**Toute hypothèque maritime, grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.**

**Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50 % de la valeur agréée du navire ; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre d'indemnité forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les quinze jours de son inscription.**

**ARTICLE 15 - Nullité ou résiliation de l'assurance.**

**1°) L'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance des nouvelles concernant le navire et qui sont parvenues par un moyen quelconque au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux.**

**En conséquence, toute assurance, même sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou du sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription des risques, avant**

**la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou l'assureur.**

**Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par télex ou téléphone, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.**

**2°) En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, les assureurs peuvent résilier la police par l'envoi d'une lettre recommandée à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.**

**En cas de liquidation des biens ou de règlement judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer les mêmes droits à l'égard de cet assureur.**

**En cas de retrait total d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les termes des articles L 326-12 et R 326-1 du Code des Assurances.**

**3°) La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente.**

**L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.**

**En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux et s'engage à payer la totalité de la prime, si elle n'a pas été déjà réglée.**

**Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à la prime proportionnellement au temps couru par rapport à la période d'assurance, sans qu'en aucun cas, cette prime puisse être inférieure au quart de la prime stipulée.**

#### **ARTICLE 16 - Prescription.**

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues à l'article L. 172-31 et à l'article R. 172-6 du Code des Assurances.

#### **ARTICLE 17 - Délaissement.**

1°) Le délaissement ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après:

a) Dans le cas où le montant total des réparations d'avaries à la charge des assureurs, établi conformément au premier paragraphe de l'article 18 (déduction faite des débris), y compris les frais de déblaiement, atteint soit les trois quarts de la valeur agréée à la livraison, soit les neuf dixièmes de la valeur en risque au moment de l'événement, cette dernière valeur étant déterminée conformément à l'article 9 ; dans la première éventualité, les assureurs paieront l'entière valeur agréée, dans la seconde (et si les trois quarts de la valeur agréée à la livraison ne sont pas atteints), ils seront libérés par le versement des dix dixièmes de la valeur en risque au moment de l'événement.

Ne doivent entrer en ligne de compte dans les calculs ci-dessus que les réparations d'avaries résultant des risques à la charge des assureurs et prescrites par les experts pour la remise du navire en l'état dans lequel il se trouvait au moment de l'événement. Il ne peut notamment y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipage, primes de grosse, frais d'expertises, de procédures ou de sauvetage, etc., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quel qu'ait été le coût des réparations ; dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré.

b) En cas de disparition ou de destruction totale du navire, les assureurs paieront alors l'intégralité de la valeur en risques au moment de l'événement. Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après trois mois de la date des dernières nouvelles reçues ; l'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

La perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

c) En cas de condamnation du navire faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires et, de plus, que les assurés ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut. Ne peut, au contraire, être délaissé aux assureurs le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

2°) Dans tous les cas donnant lieu au délaissement, les assureurs, auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte: totale sans transfert de propriété. Ils devront, toutefois, faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci leur aura signifié le délaissement, sans que ce délai puisse être inférieur à trente jours à dater du jour où il leur aura été fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

En cas de délaissement, les assureurs n'ont pas droit au fret sauvé non plus qu'aux subventions de l'Etat. Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage ; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre l'assuré. Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.

#### **ARTICLE 18 - Avaries particulières.**

**1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en l'état dans lequel il se trouvait au moment de l'événement, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune indemnité ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.**

**Ce coût devra être justifié, soit par des factures acquittées, soit par tous autres documents établissant que les répartitions ont bien été effectuées.**

Lorsque les remplacements et réparations auront été effectués par un sous-traitant sous la direction du chantier assuré, le coût des travaux pourra être majoré, au titre de peines et soins, selon le pourcentage déterminé; par les experts et consigné dans leur rapport, avec un maximum de 10 %.

Dans le cas où le lancement ne s'accomplirait pas avec succès, tous les frais et dépenses que nécessiteraient une ou plusieurs tentatives nouvelles seront intégralement à la charge des assureurs.

Dans le cas où, à la suite de réparations d'avaries à la charge des assureurs, il devrait être procédé à des essais supplémentaires du navire, les dépenses jugées indispensables par l'expert pour le contrôle de la bonne exécution des réparations seraient remboursées à l'assuré.

2°) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit à l'article 19 ci-après.

3°) Les avaries particulières seront remboursées sous la retenue des franchises fixées par les conditions particulières.

4°) En cas de sinistre se produisant en dehors du navire assuré, il devra être justifié que les matériaux qui n'étaient pas à bord étaient bien destinés au navire et, par suite, faisaient partie des objets assurés.

5°) Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avance de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les conditions de la police.



**ARTICLE 19 - Voyages pour réparations.**

Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme du représentant des assureurs, ou, à défaut, du Consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables et aller, au besoin en remorque, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas ; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port où il se trouve en avaries, s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun. Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime cesse de courir pendant la durée de cette attente.

**ARTICLE 20 - Avaries communes.**

1°) La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

2°) Les règlements d'avaries communes seront établis conformément aux Règles d'York et d'Anvers, lorsqu'il en sera fait mention dans le contrat d'affrètement. A défaut, ils seront établis conformément aux dispositions de la loi du 7 juillet 1967.

**ARTICLE 21 - Dépenses d'assistance et de sauvetage.**

En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse ou de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise. Il en sera de même lorsque des objets du navire auront été sacrifiés au cours de ces opérations. Lorsque le navire aura un chargement à bord, les assureurs ne devront, dans les limites fixées au premier paragraphe de l'article 20, que la part contributive incombant au navire dans ces frais et sacrifices.

**ARTICLE 22 - Recours de tiers.**

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

Le montant des recours de tiers à la charge des assureurs sera remboursé sous la retenue de la franchise fixée par les conditions particulières.

**ARTICLE 23 - Abordage ou assistance entre navires du même assuré.**

Au cas où le navire assuré entrerait en abordage avec un autre navire appartenant à l'assuré ou en recevrait assistance, il est expressément convenu que le règlement aura lieu comme si les navires appartenaient à des armateurs différents ; les questions de responsabilité de la collision ou d'indemnité pour services rendus seront fixées, à

l'égard des intéressés sur corps, par un arbitre unique qui sera désigné d'accord entre les assureurs et l'assuré, ou, à défaut d'accord, par ordonnance du président du Tribunal de Commerce compétent, rendue sur simple requête, et qui ne statuera qu'en premier ressort.

**ARTICLE 24 - Paiement des pertes ou avaries.**

1 °) Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

2°) Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées et les billets acquittés donnés ou reçus pour comptant.

S'il n'y a pas liquidation de biens, règlement judiciaire ou déconfiture de l'assuré, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

**ARTICLE 25 - Limitation des engagements des assureurs.**

**Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour la durée de la présente assurance, la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.**

**Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement et il sera dû, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle, qui sera calculée par jour sur le temps à courir depuis l'événement jusqu'à la livraison du navire, sans que cette surprime puisse être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à 0,15 % du montant nécessaire à cette reconstitution.**

**ARTICLE 26 - Compétence.**

1 °) **Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.**

2°) **Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner, devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.**

3°) **L'assuré, même non commerçant, pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.**