

Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navire

Imprimé de 1888

| | | | |
|------------------------|---------|--|------------------------------|
| F..... à..... % F..... | | | |
| N°..... | Du..... | | POLICE ET TIMBRE |
| ASSURE | | | DROIT D'ENREGISTREMENT |
| NAVIRE | | | TAXE DE GESTION |
| VOYAGE | | | TOTAL. F..... |

Risques couverts

Article Premier

Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, piraterie, et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

Article 2

Les risques de guerre, civile ou étrangère, ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernement quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Article 3

Les risques de recours de tiers autres que ceux qui seront exceptés par les 6° et 7° paragraphe de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage ou collision avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement dommages causés à tous objets matériels sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger, au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.

Risques exclus

Article 4

Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De 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'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

3° De la piqûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours des affréteurs ou chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers, ou équipage du navire assuré, exercés pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infractions de chartes-parties ou toutes autres fautes ou causes de recours ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures. Il n'est pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours.

Valeur agréée

Article 5

La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses

concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial à la pêche, et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine, peuvent toujours être assurées séparément.

Durée des risques

Article 6

Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

Article 7

La quarantaine et considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.

Règlement des pertes et avaries

Article 8

Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait :
Après quatre mois pour tous navires à vapeur,
Après six mois pour tous navires à voile, autres que ceux qui franchissent les caps Horn ou de Bonne Espérance,
Après huit mois pour ces derniers.

Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

Article 9

Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

- 1° De disparition ou de destruction totale du navire ;
- 2° D'innavigabilité produite par fortune de mer

Article 10

Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (prime de grosse et autres frais accessoires non compris, et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire et prononcées, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs, et peut leur être délaissé.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 18 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

Article 11

Est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs le navire condamné 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 par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Et de plus, quand il s'agit d'un bâtiment à vapeur, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche l'hélice, l'arbre de couche, ou toute autre pièce du mécanisme qui y ferait défaut.

Article 12

Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination.

2° A la saisie et vente du navire, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers.

3° Aux effets de toutes déterminations de l'armateur à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'article 216 du Code de Commerce.

Article 13

Le Port d'expédition est réputé port de relâche si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

Article 14

La loi du 12 août 1885 ayant abrogé l'article 386 du Code de Commerce, le fret sauvé cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire.

Les subventions de l'Etat qui pourront être dues à l'armement ne font pas non plus partie du délaissement du navire.

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, sont réputés charge soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquence, lesdits gages ou frais 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 les assurés.

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 15

Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé ; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.

Article 16

Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 15 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement.

Il en est ainsi alors même que le navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le déchargement des autres marchandises.

Article 17

Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et qu'il se trouve dans un port de relâche ou les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables, et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable ou elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus

étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche, et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun, à un moment plus opportun.

Pendant les trajets faits spécialement, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller au port de réparation, et en revenir, la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Pendant le temps où le navire à vapeur séjourne dans le port de relâche en attendant l'hélice, l'arbre de couche, ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs, les assureurs prennent partiellement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.

Article 18

Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 % de la somme assurée pour les avaries particulières

1 % de ladite somme pour les avaries communes

1 % de ladite somme pour les recours de tiers

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 %.

Les franchises ci-dessus s'appliquent aux navires à voiles.

Quant aux navires à vapeur la franchise d'avarie particulière est réduite à 2 %. Les franchises d'avaries communes et de recours de tiers sont supprimées.

Article 19

En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renflouement, sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits Franc d'avaries. Il est toutefois bien entendu que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 20 ci-après.

Article 20

Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortunes de mer pendant la durée des risques.

Pendant la première années de la construction, il n'est pas opéré de réduction sur les dépenses pour différence du vieux au neuf.

Pendant la seconde année, il est opéré une réduction d'un cinquième, et, si le navire a plus de deux ans, une

réduction du tiers sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage. Toutefois, sur les ancres et les chaînes-câbles, la réduction n'est jamais supérieure à 15 %.

Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10 % pendant la troisième et la quatrième années et de 15 % après la quatrième année.

Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, pour les navires construits en bois, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué. La première ou la seconde année de construction compte depuis le premier jour de la première sortie du navire jusqu'à celui de son entrée au port où il effectue ses réparations.

Le calcul des quarante-huitièmes sur les dépenses de carène et doublage se fait pareillement depuis le jour de la sortie du navire, après l'achèvement de la carène ou l'application du doublage neuf, jusqu'à celui de son entrée au port où il renouvelle l'une ou l'autre, le dernier mois n'étant compté que s'il est entamé de plus de quinze jours.

Les mêmes réductions s'appliquent au règlement des indemnités dues par les assureurs pour avaries communes.

Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances 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 bases ci-dessus

Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant application à faire par amis communs.

La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret.

Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit aux derniers paragraphes de l'article 19.

Lesdits vivres et gages de l'équipage sont toujours réputés charge du fret.

Article 21

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la

pêche et pendant le mouillage. Ils sont partiellement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

Obligations de l'assuré

Article 22

Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances sur fret excédant soixante pour cent du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire

Article 23

La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage.

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place.

Elles ne sont pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Article 24

En cas de perte du navire, si le capitaine en est le propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance, jusqu'à production du certificat constatant le résultat de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise

S'il est établi, par cette enquête, que la perte est imputable à des fautes du capitaine, et si par suite son brevet lui est retiré, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine, en lui payant, par composition, 50 % de l'indemnité si son brevet lui a été retiré définitivement, 75 % s'il ne lui a été retiré que pour un temps.

Article 25

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.

Article 26

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements,

compensés, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y pas faillite, ni suspension de paiements, 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.

Nullité ou résiliation de l'assurance

Article 27

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Article 28

La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au 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, et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux.

Article 29

Par application de l'article 365 du Code de Commerce, les assurés et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, 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 ni 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 le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

Article 30

Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans les cas de sinistres, veiller ou procéder au sauvetage ou au renflouement du navire, prendre ou requérir toutes mesures à cet effet, sans qu'on puisse opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriété. L'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, ou à prendre lui-même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

Dispositions diverses

Article 31

Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge des assurés.

Article 32

Si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est assurée 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.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou un mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

Il est dérogé aux dispositions du Code de Procédure civile qui seraient contraires à celles du présent article.