

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime couvrant la Responsabilité Civile du Propriétaire de Navire de Mer

Objet de la Clause : Voir Titre !

Catégorie : Police Responsabilité - Corps

Numéro : **Date :** 20 décembre 1972

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

Commentaires :

Voir « Commentaires des polices françaises d'ASSURANCES MARITIMES » sur corps de Navires de Pierre Lureau, publié aux Editions LGDJ en 1974. Les commentaires concernant la RCPNM débutent à la page 496 (n°367). Inutile d'en dire plus puisque rien de mieux n'a été fait depuis.

NB : Ce livre est parfois disponible sur les sites internet de vente de livres, neufs ou d'occasion (Amazon, Alapage, Chapitre, Juridica, etc...).

Si vous souhaitez des informations, contactez nous !

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.

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME COUVRANT LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE DE MER

Imprimé du 20 Décembre 1972

N°

Courtier :

Assuré :

Navire :

Durée des risques :

Le présent contrat est régi par la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent. L'attention est spécialement attirée sur les disposition impératives de la Loi énumérées dans son article 2.

CONDITIONS GENERALES

ARTICLE 1er - Risques couverts - La présente police a pour objet de garantir les recours, ainsi que les dommages, les pertes et les préjudices ci-après énumérés résultant d'événements qui se produisent à bord du navire assuré ou qui sont en relation avec sa navigation, son utilisation ou son exploitation.

Sont garantis :

1°) - Les recours pour faits de mort, de lésions corporelles ou de maladie ainsi que les recours pour dommages, pertes ou préjudices exercés contre le navire assuré par des co-contractants ou des tiers :

- a) à la suite de tout événement, qu'il y ait eu ou non contact avec le navire assuré;
- b) en vertu de contrats de location de grues, de chalands, d'autres engins ou installations utilisés au service du navire ou de sa cargaison ;
- c) en vertu d'un contrat de remorquage.

2°) - Les frais de retirement, de déplacement, de destruction, d'éclairage ou de balisage de l'épave du navire assuré, dans la mesure où ils sont obligatoirement mis à la charge de l'assuré.

3°) - La contribution définitive d'avarie commune incombant à la cargaison, lorsque les dispositions du contrat de transport, celles des Règles d'York et d'Anvers, ou toutes autres dispositions légales ou contractuelles ne permettent pas d'en recouvrer le montant.

4°) Les frais et dépenses, à condition qu'ils ne soient pas classés en avarie commune, nécessités par toute mesure de manutention ou de protection de tout ou partie de la cargaison prise par l'assuré en raison :

- Soit de l'impossibilité d'obtenir la prise de livraison par le réceptionnaire
- Soit de l'état de la marchandise,
- Soit d'une avarie affectant le navire assuré.

5°) - La contribution définitive du navire à l'avarie commune pour la part qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps de navire assuré, soit en raison de la limitation de leurs engagements, soit parce que la valeur contributive retenue par l'expert répartiteur serait supérieure à la valeur agréée garantie par la police sur corps.

5°) - L'indemnité d'assistance incombant au navire assuré pour le montant qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps, soit en raison de la limitation de leurs engagements financiers, soit parce que la valeur du navire retenue par le juge ou par l'arbitre serait supérieure à la valeur agréée fixée dans la police d'assurance sur corps.

6°) - Les frais de déroulement du navire lorsque le déroulement est uniquement effectué dans le but de sauver toute vie humaine ou de débarquer soit un membre de l'équipage ou un passager, blessé ou malade, soit un pilote, soit un passager clandestin. Les frais de déroutement comprennent les droits de port, les gages et vivres, les matières consommées, les fournitures et provisions dépensées, ainsi que les primes d'assurance.

7°) - Les dépenses de quarantaine et le coût des mesures de désinfection imposées au navire assuré par une Autorité portuaire ou administrative, en raison d'une épidémie que l'assuré ne pouvait ni connaître ni prévoir.

8°) - Les amendes, contraventions et pénalités infligées à l'assuré, en dehors du territoire français, par tout Tribunal ou Autorité administrative ou portuaire pour infraction à tout règlement ou loi.

ARTICLE 2 - Pollution par les hydrocarbures - Il est précisé, en ce qui concerne les dommages, pertes ou préjudices consécutifs à la pollution par les hydrocarbures, que la garantie de l'article 1 ci-dessus s'étend :

- d'une part, aux obligations et aux engagements résultant pour l'assuré de son adhésion au plan dit « TOVALOP » ;
- d'autre part, à la couverture des responsabilités incombant à l'assuré en application des dispositions de la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles en 1969, ou de toutes autres dispositions législatives ou réglementaires similaires.

ARTICLE 3 - Abordage ou heurt du navire assuré - Pour les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou pour heurt du navire assuré contre des bâtiments flottants, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, mobiles ou flottants, la présente police constitue une assurance sur excédents et ne peut engager la responsabilité des assureurs que si le montant de ces recours cumulé ou non avec d'autres réclamations couvertes par la police sur corps et appareils moteurs arrive à dépasser le montant de la valeur totale agréée dans cette police.

En conséquence, pour lesdits recours de tiers, les assureurs soussignés ne pourront jamais être recherchés qu'après complet épuisement de la valeur totale agréée dans la police sur corps et appareils moteurs, valeur dont l'assuré doit faire connaître le montant. L'assuré est censé demeurer son propre assureur pour cette valeur, si cette police ne couvre pas lesdits recours ou ne les couvre que pour une partie de cette valeur.

Les assureurs ne pourront, d'autre part, être appelés à rembourser le montant du découvert ou de la franchise stipulée dans la police sur corps et appareils moteurs, ni à supporter les conséquences des déchéances, nullités, insolvabilités ou autres difficultés encourues du chef de cette police.

ARTICLE 4 - Limitation de responsabilité - Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas les exonérations ou la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépasserait pas celui qui eût été à leur charge si les dites exonérations ou limitations avaient été invoquées.

ARTICLE 5 - Risques exclus - Sont exclues de la garantie les réclamations résultant :

- 1°) de recours, quelle qu'en soit la nature, exercés par les membres de l'équipage du navire assuré ou leurs ayants-droit quel que soit le fondement de leur action ;
- 2°) des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré
- 3°) des fautes intentionnelles du Capitaine
- 4°) de violation de blocus, de contrebande, ou de commerce prohibé ou clandestin ;
- 5°) des faits à terre des membres de l'équipage
- 6°) de recours exercés à raison des dommages, pertes et préjudices subis par les marchandises transportées par le navire assuré.
- 7°) de contrats de remorquage ou de contrats de location de grues, de chalands, d'autres engins ou d'installations lorsque ces contrats ne sont pas conformes aux usages reconnus du commerce ;
- 8°) des dépenses normales de l'exploitation du navire assuré.
- 9°) des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atome ou de la radioactivité ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.
- 10°) de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines torpilles ou autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre;
Il est précisé que, s'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.
- 11°) de piraterie ;
 - de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions, par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

ARTICLE 6 - Garantie en cas de saisie - Si, en raison de la réalisation d'un risque couvert, ou des faits des membres de l'équipage à terre, l'assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie de l'un des ses navires, les assureurs interviendront au bénéfice de l'assuré dans les limites de leurs engagements au titre de la présente police.

ARTICLE 7 - Mesures conservatoires et mesures destinées à prévenir ou limiter le dommage - En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et 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 recourt en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

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 son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

Les assurances rembourseront les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue d'éviter, de réduire ou de limiter les pertes, les dommages ou les préjudices garantis par la police.

ARTICLE 8 - Déclaration et règlement des sinistres - L'assuré est tenu de déclarer sans délai aux assureurs tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu leur garantie.

L'assuré ne pourra reconnaître sa responsabilité, régler, arbitrer ou transiger toutes réclamations, renoncer à toutes fins de non recevoir ou à toutes prescriptions qu'il serait en droit d'opposer ainsi qu'à tous recours qu'il serait en droit d'exercer qu'avec l'accord préalable et formel des assureurs.

Le montant des indemnités à la charge des assureurs sera remboursé sous la retenue des franchises fixées par les conditions particulières.

Les indemnités dues par les assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives.

Lors du règlement des indemnités dues par les assureurs, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré sont compensées avec ces indemnités.

ARTICLE 9 – Obligations de l'assuré - 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.

Dans l'assurance au voyage, la prime ainsi que les taxes, droits & impôts, sont payables comptant, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas à courir avant leur complet paiement.

Dans l'assurance à terme, la prime est payable à trente jours de la prise des risques.

Toutefois, si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à la condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

Le 1er quart, à trente jours de la prise des risques

Le 2ème quart, à trois mois de la prise des risques

Le 3ème quart, à six mois de la prise des risques

Le 4ème quart, à neuf mois de la prise des risques.

En cas de non-paiement de l'une quelconque des échéances prévues au présent paragraphe, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par les assureurs à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, 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 du paiement de la prime en retard.

En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat, et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. Les assureurs pourront également, dans le cas prévu au présent paragraphe, demander, s'ils le préfèrent, la résiliation de l'assurance dans les mêmes conditions et délai, mais en renonçant alors à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

La prime et les taxes, droits et impôts sont acquis en entier dès que les risques ont commencé à courir.

Les assureurs qui ont payé l'indemnité d'Assurance sont subrogés dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à

réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation ne vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Article 10 – Formation du contrat - Dans l'assurance au voyage, les risques courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre, et cessent au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise, et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

Le contrat ne peut produire aucun effet au profit de l'assuré pour toute assurance au voyage dont les risques n'auraient pas commencé dans les deux mois de la date de sa souscription, à moins qu'un autre délai n'ait été expressément convenu.

Dans l'assurance à terme, la police produit ses effets à compter des date et heure fixées dans les conditions particulières, la garantie des assureurs ne pouvant en aucun cas être mise en œuvre pour les recours, les dommages, les pertes et les préjudices ayant une origine antérieure.

Article 11 – Nullité ou résiliation de l'assurance - Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après l'arrivée du navire ou après un sinistre le concernant est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, les assureurs peuvent résilier la police par l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. 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, de règlement judiciaire ou de déconfiture 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, la police cessera de produire ses effets dans les termes de l'article 26 du décret-loi du 14 juin 1938 vis-à-vis de l'entreprise ayant fait l'objet de cette procédure.

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

En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation sauf convention contraire préalable.

En cas de location du navire, l'assurance continue ses effets de plein droit, sauf convention contraire et moyennant surprime s'il y a lieu.

Dans l'assurance à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; Toutefois, la prime nette, qui deviendra alors exigible, ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

ARTICLE 12- 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 chaque voyage, 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 du, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement.

ARTICLE 13. - Prescription. - Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues à l'article 35 de la loi 67-522 du 3 juillet 1967 et à l'article 6 du décret 68-64 du 19 janvier 1968 sur les assurances maritimes.

ARTICLE 14.- *Compétence* - 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 ou 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.

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.

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

ARTICLE 15 – *Clause compromissoire*. - Lorsque, par application de l'article 6, alinéa 2, ou de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes, il y aura lieu de faire supporter par l'assuré, dont la bonne foi a été établie, une réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance, soit pour omission ou déclaration inexacte de nature à diminuer sensiblement l'opinion des assureurs sur le risque, soit pour non déclaration aux assureurs dans les 3 jours d'une modification survenue en cours de contrat d'ou il est résulté une aggravation sensible du risque, tout litige entre les parties sur l'importance de ladite réduction sera tranchée par arbitrage. Sera également tranché par arbitrage tout litige relatif au point de savoir si les assureurs eussent refusé de couvrir les risques s'ils les avaient connus exactement (article 6, alinéa 2, précité).

A cet effet, et faute par les parties de s'être entendues sur le choix d'un arbitre unique, chacune d'elles désignera un arbitre et, si les deux arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la décision à rendre, ils désigneront un troisième arbitre, lequel, à défaut d'accord sur son choix, sera, à la requête de la partie la plus diligente, nommé, par voie de référé, par M. le Président du Tribunal de Commerce, prévu à l'article 14 des conditions générales.

L'arbitre ou les arbitres auront les pouvoirs d'amiables compositeurs; dans leur mission définie au premier alinéa du présent article.