

Nom de la clause : Convention d'assistance et de sauvetage navires de pêche (PLUS DE 700 CV) (avenant de convention dite de "Boulogne")

Objet de la Clause : Rémunération de l'assistance

Catégorie : Conditions Additionnelles

Numéro : **Date :** imprimé du 1^{er} janvier 1982,
modifié le 1^{er} janvier 1986,
modifié le 1^{er} janvier 1988.

Pays d'origine : France **Emetteur :**

Commentaires :

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.

**CONVENTION D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE NAVIRES DE PÊCHE
(plus de 700 cv) (AVENANT DE CONVENTION DITE DE "BOULOGNE") –**

imprimé du 1^{er} janvier 1982, modifié le 1^{er} janvier 1986, modifié le 1^{er} janvier 1988.

Avenant de Convention n° à la police n°

Du

Il est convenu et agréé ce qui suit

L'assuré déclare adhérer à la Convention d'Assistance ci-annexée, dont toutes les dispositions ont été étudiées, discutées et approuvées par les organisations professionnelles représentant les armateurs à la pêche et leurs assureurs.

Il prend l'engagement, si le navire garanti par le présent contrat assiste un navire dont l'armateur aurait signé un avenant semblable au présent, que ce soit au titre de la Convention d'Assistance ci-annexée ou de l'autre Convention d'Assistance également agréée par les organismes professionnels, de respecter intégralement, à l'égard de cet armateur, les clauses de la convention ci-annexée.

En considération de cet engagement, les assureurs garantissent le remboursement des frais d'assistance à tout navire de pêche assuré qui aura été remorqué par un navire appartenant à un armateur adhérent à l'une des deux conventions en vigueur. Dans tous les cas, il sera fait application des conditions prévues par la convention à laquelle aura souscrit l'assistant, même si l'assisté est signataire de l'autre convention. Ce remboursement se fera dans les conditions suivantes :

1° Sauf accord préalable de l'assureur intéressé, le navire assistant doit remorquer le navire assisté dans le port de refuge le plus proche. Au cas où le navire assisté n'y aurait pas été remorqué parce que les réparations y auraient été impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs acceptent d'indemniser le remorquage soit dans le port d'armement, soit dans le port français le plus proche où les réparations seraient possibles à un prix égal ou inférieur à celui du port d'armement.

Toutefois, l'indemnité d'assistance réglée par un navire assuré aux conditions franc d'avaries particulières absolument ou perte totale n'est remboursée par les assureurs qu'en fonction de la distance au port de refuge le plus proche, quelle que soit la distance effective du remorquage.

2° Les indemnités allouées par la Convention du navire assistant seront considérées comme forfaitaires et transactionnelles. Toutefois, il est convenu que s'il existe à bord du navire assuré du matériel qui n'est pas la propriété de l'armateur, l'indemnité telle qu'elle résultera de l'application de la Convention du navire assistant, sera remboursée proportionnellement aux valeurs assurées dans les conditions de l'article 27 de la police.

3° L'indemnité à la charge des assureurs telle qu'elle apparaîtra après application de la Convention adéquate sera remboursée à l'assuré aux 10/10^{ème} .

4° En cas de sauvetage d'un navire en perdition », l'indemnité fixée sera remboursée par les assureurs suivant les conditions de la police.

En considération de **ces engagements**

L'UNE OU L'AUTRE DES CONVENTIONS D'ASSISTANCE HOMOLOGUEES CONSTITUE, EN TANT QUE DE BESOIN, STIPULATION AU PROFIT DU NAVIRE ASSISTE ET DE SES ASSUREURS, QUI POURRONT S'EN PREVALOIR A L'EGARD DE L'ASSURE-ASSISTANT.

Dans toutes les procédures, mesures conservatoires ou mesures d'instruction nécessitées par une assistance ou un sauvetage, l'assuré assisté devra agir de concert avec son assureur. En cas de non-exécution de cette disposition, l'assureur pourra refuser le remboursement de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

Toutes les dispositions de la police contraires aux stipulations du présent avenant sont annulées.

Fait à

le

Pour les Assureurs,

Pour l'Assuré,

ANNEXE 1

CONVENTION D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE

**LA PRESENTE CONVENTION NE PEUT PAS S'APPLIQUER AUX NAVIRES DE PECHE
D'UNE PUISSANCE MOTRICE INFERIEURE A 700 CV (515,20 Kw)**

CHAPITRE I - PREAMBULE

Toute assistance rendue sous la forme d'un remorquage ayant eu un résultat utile donne lieu à l'indemnisation prévue par la présente Convention. L'indemnité d'assistance qui résulte de l'application de la présente Convention tient compte de tous les éléments énumérés par l'article 16 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. Elle couvre donc notamment toutes les pertes subies et tous les frais exposés par l'assistant. En tout état de cause elle ne peut être d'un montant supérieur à la valeur des choses sauvées.

CHAPITRE II. - CALCUL DE L'INDEMNITE D'ASSISTANCE

L'indemnité d'assistance est la somme de trois postes :

- X » Compensation de la perte de pêche et remboursement des frais d'exploitation, évalués par comparaison.
- Y - Rémunération de service rendu, calculée par un barème.
- Z - Compensation des dommages subis par l'assistant.

Article premier. - Le calcul de l'indemnité d'assistance est effectué par les opérations suivantes

- a) Faire la somme - V » des produits des ventes de référence (voir article 2).
- b) Déterminer le temps sur les lieux de pêche correspondant « H » (voir article 3).
- c) Diviser - V - par - H » pour obtenir le produit horaire moyen - 0
- d) Calculer le temps perdu « T - (voir article 4).
- e) Multiplier « 0 » par « T » pour obtenir le montant du poste « X » représentant la compensation de la perte de pêche et le remboursement des frais d'exploitation de l'assistant.
- f) Multiplier l'indemnité horaire « 1 » (voir article 5) par la durée du remorquage (voir article 6) et par le coefficient météorologique - m - (voir article 7), ce qui donne le montant de la rémunération de service rendu « Y ».
- g) Ajouter la détérioration du matériel de remorque et, s'il y a lieu, le coût des dommages de l'assistant (voir article 8) ainsi que l'indemnité d'immobilisation correspondante (voir article 9), constituant le poste « Z ».
- h) Additionner les postes « X », « Y - et « Z » pour obtenir le montant total de l'indemnité d'assistance.

Article 2. - Le terme - V - est le produit brut, attesté par les bulletins de criée, des ventes du navire assistant réalisées

- soit à l'issue de trois marées encadrant l'événement (les deux marées le précédant et celle le suivant),
- soit dans la période de 60 jours centrée sur le début de l'assistance, si le navire assistant a, au cours de ces marées ou de cette période, pratiqué le même genre de pêche.

A défaut, « V » est le produit des ventes des navires similaires ayant pratiqué la même pêche que lui, réalisées dans la période de 20 jours centrée sur le début de l'assistance.

Par convention, il n'est pas tenu compte des frais de déchargement et de vente du poisson ni de l'usure des engins de pêche.

Article 3. - Le terme « H - est le nombre total d'heures sur les lieux de pêche correspondant aux marées de référence, obtenu en retranchant au temps de mer les trajets d'aller et de retour.

Article 4. - Le terme « T » est le nombre d'heures perdues par l'assistant, en tenant compte du fait que les trajets improductifs grèvent la marée d'autant plus lourdement qu'elle est écourtée. Il est obtenu par la formule

$T = A + R - 2 \times p \times R$ dans laquelle :

- A » est le nombre d'heures décompté du moment initial où l'assistant a quitté sa route ou sa pêche jusqu'à l'arrivée à son port de vente s'il y revient, ou à ses lieux de pêche s'il s'y rend après le remorquage, déduction faite dans ce dernier cas, s'il y a lieu, du tronçon de trajet direct non parcouru.

- R » est le nombre d'heures de trajet direct en route libre que l'assistant aurait mis du point initial où il a quitté sa route ou sa pêche jusqu'à son port de vente, dans le cas où il y est revenu après le remorquage. « R » est nul si, après le remorquage, l'assistant s'est rendu sur ses lieux de pêche.

- p » est le rapport de la durée de la marée de l'événement à la durée moyenne des marées normales prises comme références, en limitant par convention sa valeur maximum à 1. La durée de la « marée » est le temps écoulé du départ en mer au retour au port de vente.

Article 5. - L'indemnité horaire " I " est donnée par la formule suivante ou " W " désigne la puissance en CV du navire assistant et où « Kb " est le coefficient d'indexation en vigueur fixé chaque année par accord entre les organisations professionnelles.

$W \times 8,5 + 16 \times 475$

$1 - X \times Kb.$

$100 W + 350$

Article 6. - La durée du remorquage est décomptée par heures du moment où la remorque est établie jusqu'au moment où elle est larguée. Cependant, en cas de durée inférieure à 12 heures, c'est sur une durée fictive de 12 heures qu'est établi le calcul.

Article 7. - Le coefficient météorologique - m - est basé sur l'échelle de BEAUFORT d'après la correspondance ci-dessous

Coefficient

- Forces 0, 1, 2 (calme ou légère brise, mer belle)
- Force 3 (petite brise, mer peu agitée) 1
- Force 4 (jolie brise, mer peu agitée) 1,3
- Force 5 (bonne brise, mer agitée)
- Force 6 (vent frais, mer forte) 1,75
- Force 7 (grand frais, mer forte)
- Force 8 (coup de vent, mer très forte) 2,2
- Force 9 (fort coup de vent, mer très forte)
- Force 10 (tempête, mer grosse) et au-dessus 3

La brume épaisse par temps calme est affectée d'un coefficient de 1,3.

Comme le temps varie en général pendant le remorquage, le coefficient « m » retenu est le coefficient moyen obtenu par interpolation.

Ce sont les renseignements de la Météorologie Nationale, tirés des observations de navires et de stations sélectionnés, qui font foi en cas de désaccord.

Article 8. La détérioration de la remorque est évaluée forfaitairement à 25 % de la rémunération de service rendu (poste « Y »)

Les dommages éventuels subis par l'assistant et Imputés à l'assistance doivent être constatés contradictoirement et leur coût évalué par expertise dans le délai minimum.

Article 9. - Si les dommages, objet du deuxième alinéa de l'article 8, entraînent une immobilisation au port de l'assistant, la durée de celle-ci doit être déterminée par les experts.

La perte d'exploitation résultant de cette immobilisation est calculée sur la base des ventes des bateaux similaires pratiquant la même pêche pendant une période d'exploitation couvrant la durée de l'immobilisation, attestées par les bulletins de criée.

Les frais non exposés qui doivent être déduits (déchargement et vente du poisson, combustible, lubrifiant, glace, usure des engins de pêche, etc.) sont évalués forfaitairement à 30 % du produit des ventes, frais auxquels il faut ajouter les salaires d'équipage économisés, s'il y a lieu.

CHAPITRE III. - SAUVETAGE DES NAVIRES EN PERDITION

Dans le cas d'un navire en perdition, la Convention ci-dessus ne s'applique pas.

On entend par - navire en perdition - tout bâtiment qui se trouve menacé d'une perte Imminente et qui a échappé à l'action et au pouvoir de son équipage.

CHAPITRE IV. - ARBITRAGE

Si un différend surgit entre les parties à raison de la présente Convention, ce différend est soumis à un Tribunal Arbitral qui décide comme amiable compositeur sans appel. A cet effet, chaque partie désignera un arbitre. L'armateur du navire assisté devra cependant avoir au préalable obtenu, sur le nom de cet arbitre, l'accord de ses assureurs qui apposeront leur visa sur le compromis d'arbitrage. En cas de partage d'opinions, les arbitres s'en adjoindront un autre pour les départager. Faute pour les arbitres de s'entendre sur le choix d'un tiers arbitre, il sera pourvu à sa nomination par le Président du Tribunal de Commerce du port d'armement du navire assisté, et ce, à la requête de la partie la plus diligente.

LES PARTIES S'ENGAGENT, EN CAS D'ARBITRAGE, A ADOPTER LA FORMULE DE COMPROMIS CI-DESSOUS, A LA SIGNER ET A EN RESPECTER LES TERMES ET CLAUSES.

En cas de non-exécution d'une décision arbitrale rendue en application des dispositions précédentes, la partie défaillante supportera les frais de la procédure d'exécution sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient, éventuellement, être la conséquence de sa carence.

ANNEXE II

FORMULE DE COMPROMIS EN NOMINATION D'ARBITRES

Faits (rappeler ici, sommairement, les faits qui motivent l'arbitrage)

Article premier. - En application des dispositions du chapitre IV de la Convention d'Assistance dont elles sont signataires, les parties désignent respectivement comme arbitres amiables compositeurs:

- l'Armement du chalutier X ...

Monsieur –

- l'Armement du chalutier Y ...

Monsieur

Article 2. - Les arbitres ont pour mission

a) de dire s'il y a eu assistance au sens de la loi du 7 juillet 1967, sans toutefois que le navire ait été « en perdition suivant la définition donnée de cette expression par le chapitre III de la Convention, et si cette assistance a bien été rendue sous la forme d'un remorquage ;

b) de fixer, en fonction des éléments de calcul prévus par ladite Convention, et exclusivement en fonction de ces éléments, le montant de l'indemnité d'assistance.

Article 3. - Si les arbitres jugent que le navire était « en perdition » ou que l'assistance n'a pas été rendue sous la forme d'un remorquage, ils en font constatation, ce qui met fin à leur mission. Il appartient alors aux parties de soumettre leur litige à la juridiction compétente, à moins qu'elles ne soient d'accord pour confier aux arbitres déjà désignés un complément de mission leur permettant de fixer l'indemnité d'assistance.

Article 4. - Si les deux arbitres désignés par les parties sont, après discussion, d'opinions partagées, ils désignent un tiers arbitre. S'ils ne peuvent se mettre d'accord sur le nom de ce tiers arbitre, ils en avisent aussitôt les parties et il appartiendra alors à la plus diligente d'entre elles de demander la nomination du tiers arbitre au Président du Tribunal de Commerce dont dépend le navire assisté.

La mission impartie aux arbitres par les articles 2 et 3 ci-dessus est également dévolue au tiers arbitre. Ce dernier, de la même façon, est concerné par les dispositions visant les arbitres » .

Article 5. - Les arbitres ne sont liés par aucune des formes de la procédure légale. Ils sont dispensés des formalités prévues par le Code de Procédure Civile, étant seulement astreints aux obligations énoncées aux articles 7 et 8 ci-dessous.

Les arbitres notifient notamment leur sentence aux parties par une simple lettre recommandée à la poste.

Article 6. - La sentence arbitrale rendue est définitive, les parties renonçant à l'attaquer par voie d'appel.

Article 7. - Les arbitres, après enquête effectuée à leur diligence, doivent avant de statuer, entendre contradictoirement les parties.

Article 8. - Les arbitres doivent rendre leur sentence dans le délai de deux mois à partir du moment où les parties leur ont remis leur dossier complet. Ce délai est doublé en cas de désignation d'un tiers arbitre.

Si les arbitres demandent des renseignements complémentaires, les délais ci-dessus sont prolongés d'un mois supplémentaire courant du jour de la réception de ces renseignements par le tribunal arbitral.

Article 9. - Les honoraires et frais de l'arbitrage sont supportés par moitié par chacune des parties.

Fait à en deux originaux,
Signature de l'armateur
du navire assistant

Le

Signature de l'armateur
du navire assisté :

Visa des assureurs du navire assisté: