

# POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES A VAPEUR

(Imprimé du 1er Novembre 1928)

## CONDITIONS GENERALES

### I. - RISQUES COUVERTS

**Article 1er.** - Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, 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, baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

**Article 2** - Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, 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.

### II. - RISQUES EXCLUS

**Article 3.** - Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues.

**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 de vice propre ou de vétusté ;

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 exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels

**Article 5** - 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 payés en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

2° A 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.

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 6** - 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 pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'Ile de la Réunion.

### **III. - DUREE DES RISQUES.**

**Article 7** - Les risques de l'assurance au voyage 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.

**Article 8** - La quarantaine est 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 couvrir 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 ce port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentation 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.

### **IV. DETERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE.**

**Article 9** - La valeur du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contradictoirement à dire d'experts. Cette valeur, ainsi agréée, comprend 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 de la pêche peut toujours être assurée séparément.

## V. - REGLEMENT DES INDEMNITES

**Article 10** - 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.

**Article 11** - Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 10 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, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excédera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

**Article 12** - Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois pour les vapeurs; après six mois pour les voiliers autres que ceux qui franchissent les Cap Horn et de Bonne Espérance ; après huit mois pour ces derniers ; au cabotage, après deux mois pour les vapeurs et quatre pour les voiliers.  
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 13** - Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :  
1° De disparition ou destruction totale du navire ;  
2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.

**Article 14** - Si le montant total des dépenses à faire pour réparations d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages ou autres débris, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.  
Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortune de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertise, de procédure 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, 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 franchises et réductions prévues par les articles 17 et 18, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

**Article 15** - 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 ou il eut trouvé

les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparation ou autres.

**Article 16** - Dans tous les cas donnant lieu à 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.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885), 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 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 17** - Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

1 p.100 pour les avaries communes ;

1 p.100 pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

3 p.100 : sur les bâtiments en bois jusqu'à 15 ans ; sur les bâtiments en fer jusqu'à 20 ans.

4 p.100 : sur les bâtiments en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ; sur les bâtiments en fer de plus de 20 ans et jusqu'à 25 ans ;

5 p.100 : sur les bâtiments en bois de plus de 20 ans ; sur les bâtiments en fer de plus de 25 ans.

S'il y a concours de plusieurs de ces chefs de réclamation, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaries particulières, augmentée de 1 p.100.

Sur les navires à vapeur et ceux navigant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 p.100 pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

2 p.100 jusqu'à 20 ans ;

3 p.100 de plus 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 p.100 de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 p.100 au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise pour les avaries communes.

L'âge du navire compte de la date de son premier permis de navigation ou, à défaut de justification de cette date, du 1er janvier de l'année de sa construction, jusqu'au jour de son entrée au port ou s'effectuent les réparations.

**Article 18** - § 1 Il n'est admis dans les règlements d'avaraires que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de

navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

§ 2. - Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3. - Au cas où l'assuré passerait outre cette exigence, il serait déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 17 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

§ 4. - Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5. - Sur toutes les dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

*Pour les navires construits en bois :*

Pendant la première année de la construction, pas de réduction

Pendant la deuxième année, réduction de un cinquième ;

Au-delà de deux ans, réduction de un tiers.

*Pour les navires construits en fer ou en acier :*

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15 % ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20 % ;

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25 % ;

Au-delà de 25 ans, un tiers.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15 %.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 17.

§ 6. - Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il sera opéré les réductions suivantes :

*Pour les navires en bois*, d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent toujours une réduction du tiers.

*Pour les navires en fer ou en acier*, d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.

§ 7 - Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, 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 réparation 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 la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 8 - lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

§ 9 - 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 au § 4 du présent article et à l'article 20 ci-après.

§ 10 - Les frais de recotation du navire au Véritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 11 - Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les précédents paragraphes du présent article s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

§ 12 - La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

§ 13 - 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.

§ 14 - 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.

**Article 19** - En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 18.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 18, § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

**Article 20** - 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, le capitaine, sur l'avis conforme de l'agent des assureurs ou, à défaut, du Consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable ou elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller du port de relâche au port de réparation et en revenir, la prime ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages de l'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 de relâche, s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Pendant le temps où le navire séjourne dans le 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, dans les assurances à terme, cesse de courir.

**Article 21** - 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 22** - En cas de perte du navire, si le capitaine en est 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, 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 p.100 de l'indemnité.

**Article 23** - 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 24** - 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, compensées, 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.

## VI -OBLIGATIONS DES ASSURES

**Article 25** - Paiement des primes

Les primes sont payables, savoir :

- Le premier quart : dans le mois de la prise des risques ;
- Le deuxième quart : à trois mois de la prise des risques ;
- Le troisième quart : à six mois de la prise des risques ;
- Le quatrième quart : à neuf mois de la prise des risques.

L'escompte, fixé uniformément à 4 p.100, sera déduit au moment de chaque paiement à son échéance.

En cas de non-paiement des primes à l'une quelconque des échéances ci-dessus, l'escompte sera supprimé de plein droit, et les risques seront, sur simple mise en demeure des assureurs par lettre recommandée, suspendus de plein droit quinze jours francs après la réception de cette lettre par l'assuré ou, si ce dernier réside à l'étranger, par son courtier.

Cette mise en demeure rendra les primes non acquittées payables aux domiciles des assureurs.

Si le paiement des primes en souffrance est effectué après l'expiration du délai de quinze jours francs ci-dessus prévu, la police reprendra son plein et entier effet le lendemain, à 0 heure, de la date de ce paiement.

**Article 26** - Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances sur excédents d'avarie communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédant 60 p.100 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 27** - En cas d'évènement 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 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.

L'assuré est responsable de la négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, 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.

**Article 28** - Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de quinze mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes et/ou sauvetage, ainsi que celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

## VII - NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

**Article 29** - Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré 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 la 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 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** - En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une 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, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.

**Article 31** - 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 assuré, 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, et s'engage à payer la totalité de la prime si elle n'a déjà été réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

De même, en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs.



## VIII LIMITATION DES ENGAGEMENTS DES ASSUREURS

**Article 32.** - 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.

## IX DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 33** - La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses, ou de saisons d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations seront stipulées par le tarif arrêté au 1er janvier de chaque année par l'Union des Syndicats de Compagnies d'Assurance contre les risques de transport de toute nature.

Elles ne seront 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.

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

### **Article 34** - *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 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.

### *Conditions particulières*

§ 1. Par l'entremise de M \_\_\_\_\_, Courtier juré d'Assurances près la Bourse \_\_\_\_\_, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de \_\_\_\_\_, acquise en entier en cas de perte, et payable dans \_\_\_\_\_ ainsi que toutes augmentations de primes qui pourront être dues, notamment en vertu de l'article 33,

Le soussigné assure à \_\_\_\_\_, demeurant à \_\_\_\_\_, agissant pour le compte de \_\_\_\_\_ la somme de \_\_\_\_\_ portant sur les corps, quille agrès, apparaux, victuailles et toutes dépendances, ainsi que sur les machines, chaudières et tous leurs approvisionnements, du navire à vapeur nommé \_\_\_\_\_ Capitaine \_\_\_\_\_ estimés de gré à gré \_\_\_\_\_ qu'ils vaillent plus ou moins pendant la durée des risques, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation.

Pour \_\_\_\_\_ de navigation \_\_\_\_\_ et séjour en tous lieux, rades et rivières s'y rattachant les risques à prendre \_\_\_\_\_ pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps assuré.

§ 2. Bien que les risques de la présente police soient à prendre comme il est dit ci-dessus, il demeure convenu que si le vapeur assuré se trouve à ce moment dans un port d'Europe ou d'Algérie, la période de

douze mois assurée ne commencera que du jour du départ de ce port, tous risques de séjour et de mouvements dans ce port étant à la charge des assureurs moyennant trois huitièmes pour mille pour chaque quinzaine commencée.

Si la prise des risques a lieu dans un autre port que ceux d'Europe ou d'Algérie, ou dans une rade, la période de douze mois commencera immédiatement.

Ristourne sans frais en cas de perte du navire avant le commencement des risques.

Est considéré comme port tout lieu où les navires peuvent accoster pour y effectuer en sécurité leurs opérations commerciales.

§ 3. Si, pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, le navire séjourne trente jours consécutifs, au moins, dans un port (tel qu'il est défini au § 2) d'Europe ou d'Algérie, il sera fait une remise de prime, le navire restant aux risques des assureurs. La remise sera du douzième de la prime annuelle stipulée, moins sept centimes et demi pour cent retenus comme représentation des risques de port pendant la période de trente jours. Si le chômage se prolonge au delà de quarante cinq jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours. Ces remises ne sont acquises aux assurés que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement ; elles ne seront décomptées qu'à l'expiration de la période assurée.

§ 4. Si, à l'expiration des douze mois assurés, le vapeur se trouve, soit en cours de voyage, soit, le voyage terminé, en réparations pour causes d'avaries à la charge des assureurs, les risques des assureurs seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'au point de destination extrême pour lequel il aura des connaissances à ce moment, ou, s'il est sur lest, jusqu'à son point de destination, et, dans le second cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations certifié par les experts, moyennant surprime proportionnelle calculée par jour supplémentaire de risques. Mais, en cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.

§ 5. La susdite estimation de                      se divise comme suit :

Fr                      Valeur agréée des corps, quille, agrès, etc.  
                            Valeur agréée des machines et accessoires.

Fr                      Somme égale

§ 6. En cas d'avaries particulières matérielles, le règlement sera établi distinctement sur les corps, quille, agrès, etc. et sur les machines et accessoires. En cas de délaissement, le règlement aura lieu sur l'ensemble.

§ 7. 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.

§ 8. Il est permis au vapeur d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades et rivières et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit à la vapeur, 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.

Le vapeur est également couvert pendant ses réparations, son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip, et généralement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police, et sans qu'il soit dérogé à l'article 33 de l'imprimé.

§ 9. Les règlements d'avaries communes et de sauvetage pourront être établies conformément à la loi française ou aux règles d'York et d'Anvers, si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

Le présent paragraphe ne déroge en rien aux dispositions de l'imprimé en ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, et, en conséquence, les règlements d'avaries communes seront, le cas échéant, redressés en conformité desdites dispositions.

§ 10. IL est de plus convenu que, si le navire charge en cueillette, le capitaine est autorisé à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les frais de renflouement, de remorquage, ou autres, ayant le caractère d'avaries communes, dont l'importance serait inférieure à 1 p.100 de la valeur totale d'assurance du vapeur si cette valeur est inférieure à 500 000 fr, et ne dépasserait pas 5000 fr, si cette valeur est égale ou supérieure à 500 000 fr.

§ 11. En cas d'abordage, les assureurs n'exerceront de recours personnel contre le capitaine ou tout autre homme de l'équipage à qui serait imputée la faute que si l'armateur faisait cause commune avec eux.

§ 12. La présente police couvre également, sous déduction des franchises et réductions prévues, les pertes et dommages survenus directement au corps et aux machines par suite d'accidents en cours de chargement, déchargement, ou de manutention de la cargaison, ou occasionnés par négligence du capitaine, des gens de mer, des mécaniciens ou des pilotes, par explosion ou éclatement de chaudières, rupture d'arbres, ou par un défaut caché du corps ou des machines, pourvu que ces pertes ou dommages ne soient pas le résultat d'un manque de surveillance ou de diligence, soit des armateurs, ou de l'un d'eux, soit de leurs représentants.

Il est toutefois spécifié qu'en aucun cas, le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

§ 13. 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 en garantissent le paiement à l'échéance.

§ 14. Au cas où le navire assuré entrerait en collision avec un autre navire appartenant à l'assuré, ou en recevrait l'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.

Il en sera de même dans le cas où le navire assuré heurterait un corps fixe ou flottant appartenant à l'assuré.

§ 15. A - Sont interdites les navigations :

1° Dans les eaux situées au Nord du 70° latitude Nord et au Sud du 60° latitude Sud ;

2° De ou pour tout port ou lieu de la mer de Behring, de l'Alaska ou de la Sibérie (sauf Vladivostok, où le navire pourra entrer et d'où il pourra partir entre le 1er mai et le 1er novembre) ;

B - Sont interdites, mais peuvent être couvertes moyennant surprime, conformément aux dispositions de l'article 33 de l'imprimé, les navigations ci-après, même lorsqu'elles sont comprises dans la navigation pour laquelle le navire est assuré :

1° De et pour tout port ou lieu de la côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 43°40' latitude Nord (Halifax et les opérations de charbonnage à Louisbourg et à Sydney étant couverts en tout temps sans surprime).

2° De et pour tout port ou lieu de la côte du Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 50° latitude Nord (la navigation de et pour Prince Rupert, via le détroit de Dixon, et de et pour l'île de Vancouver, étant couverte en tous temps sans surprime).

3° De et pour tout port ou lieu de la Baltique au Nord du 64°10' latitude Nord, entre le 1er octobre inclus et le 30 avril inclus,

ou au Nord de la ligne Reval-Stockholm ou à l'Est de Reval entre le 1er novembre inclus et le 30 avril inclus.

ou au Nord du 56° latitude Nord entre le 1er Novembre inclus et le 19 avril inclus.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.