
Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires
Objet de la Clause : Assurances « Corps & Machines »
Catégorie : Conditions Générales Corps
Numéro : **Date :** 20 juillet 1968
Pays d'origine : France **Emetteur :** F.F.S.A. / A.F.S.A.T.
Commentaires :

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES

**à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers
et des navires à moteur auxiliaire**

(Imprimé du 20 juillet 1968)

Loi du 3 juillet 1967. - Le présent contrat est régi par la loi N° 67-522 du 3 juillet 1967 an tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent. L'attention est spécialement attirée sur les dispositions impératives de la loi énumérées dans son article 2, et, en particulier, sur celles : des articles 6 et 7 (omissions ou déclarations inexactes de l'assuré et déclaration des aggravations du risque survenues en cours de contrat) ; des articles 10 et 12 (surévaluations

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.

frauduleuses), de l'article 13, alinéa 1er (obligation de faire connaître les assurances cumulatives à l'assureur auquel le règlement est demandé ; de l'article 32 (déchéance de l'assuré ayant fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre).

N°
Courtier
Assuré
Navire
Durée des risques

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, jet, feu, explosion, pillage et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

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

Ils le demeurent également en cas de fautes des préposés terrestres de l'armateur, à condition que ces fautes n'aient pas le caractère de dol ou d'une fraude, ainsi qu'en cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs ; pourvu que, dans un cas comme dans l'autre, les dommages et pertes ainsi causés ne soient pas le résultat d'une faute caractérisée des armateurs, ou de l'un d'eux, de leurs directeurs, chefs d'agences, capitaines d'armement ou chefs du service technique. Toutefois, il est spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées de vice caché ne sera à la charge des assureurs.

ARTICLE 2. - Recours de Tiers. - Sont à la charge des assureurs, même dans les cas prévus à l'alinéa 3 de l'article 1^{er} et les risques de recours de tiers, autres que ceux exceptés par les paragraphes 7 et 8 de l'article 4-A, exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre des bâtiments flottants, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, mobiles ou flottants.

Il en sera de même, et dans les mêmes conditions, des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire.

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

ARTICLE 3. - Chargement. - Il est permis d'embarquer des hommes, des chevaux, du matériel, des munitions, des matières inflammables, explosives ou corrosives, et généralement toutes facultés quelconques, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.

II. - RISQUES EXCLUS

ARTICLE 4 - A. - Les assureurs sont exempts :

1° De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

De toutes amendes, confiscations, mises sous séquestre et réquisitions ;

Des fautes intentionnelles du capitaine, par dérogation à ce qui a été dit à l'article 1^{er} quant à la garantie de ses fautes ;

2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté, sauf ce qui est dit à l'article 1^{er} au sujet du vice caché ;

3° De la piqure 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 ainsi que des conséquences de toutes mesures sanitaires ou de désinfection ;

5° Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacles apportés au commerce de l'assuré ;

6° De toutes les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

7° 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 ;

8° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels ;

9° Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules;

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

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds 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.

ARTICLE 5. - Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant 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 et 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 évènement de mer.

ARTICLE 6. Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant de :

a) piraterie

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

III. - DUREE DES RISQUES

ARTICLE 7. - Détermination du voyage. - 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.

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.

ARTICLE 8. - Quarantaine. - 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.

La même augmentation de prime est applicable au cas où le navire assuré au voyage, 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 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.

ARTICLE 9. - Prolongation éventuelle. - Dans les assurances à terme, les risques des assureurs cesseront à la date prévue dans la police pour son expiration, époque fixe quel que soit, à cette date, le lieu où se trouvera le navire.

Toutefois, si, à ce moment, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs, ou se trouve, au cours d'un voyage, en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations, certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout, moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.

IV. - ETENDUE ET LIMITES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 10. - Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit avec ses appareils moteurs, ensemble ou séparément ; de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toutes assistances, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Le navire 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.

ARTICLE 11. - Navigations spéciales. - Les navigations ci-après sont interdites, même lorsqu'elles sont comprises dans les limites dans lesquelles le navire est assuré, mais elles peuvent être couvertes sous réserve de déclaration préalable, et moyennant surprime.

Toutefois, si le navire assuré se trouve dans l'obligation de pénétrer dans les zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime à arbitrer :

1° Eaux situées au nord du 70° de latitude Nord et eaux du Groenland, à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la Baie de Kola.

2° Mer de Behring, Est asiatique au nord du 46° de latitude Nord, tous points de la Côte de Sibérie sauf Nakhodka et Vladivostock.

3° De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes.

a) à toute époque de l'année, au nord du 52° 10' de latitude nord et à l'ouest du 50° de longitude ouest,

b) entre le 1er décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, au sud du 52° 10' de latitude nord, dans le quadrilatère déterminé par les lignes tracées entre

- Battle Harbour et Pistolet Bay.

- Cap Ray et le Cap Nord (Nouvelle Ecosse).

- Port Hawkesbury et Port Mulgrave.

- Baie Comeau et Matane.

c) entre le 16 novembre et le 15 mai, ces deux jours inclus, dans la région comprise entre Montréal à l'ouest et une ligne tracée entre Baie Comeau et Matane à l'est.

4° Tous ports ou lieux des Grands Lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent & l'ouest de Montréal.

5° De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au nord du 54° 30' de latitude Nord ou à l'ouest du 130°50' de longitude Ouest.

6° De ou pour les îles Kerguelen ou Crozet ou au Sud du 50° de latitude Sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des Iles Falkland ; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au Sud du 50° de latitude Sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.

7° Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes : au nord de la ligne reliant Mo (63W 24' latitude Nord) à Vasa (63° 06' latitude Nord) entre le 15 novembre et le 5 mai (ces deux jours inclus) ; A l'est de la ligne reliant Vilpuri (Vyborg) (28° 47' longitude Est) à Narva (28° 12' longitude Est) entre le 21 novembre et le 5 mai (ces deux jours inclus) ; au nord de la ligne reliant Stockholm (59° 20' latitude Nord) à Tallinn (59° 24' latitude Nord) entre le 15 décembre et le 15 avril (ces deux jours inclus) ; à l'est du 22° de longitude Est et au Sud du 59° de latitude Nord entre le 15 décembre et le 15 avril (ces deux jours inclus).

8° Lorsque le navire appareille avec une cargaison de charbon indien, entre le 1er mars et le 30 septembre (ces deux jours inclus) ; néanmoins entre le 1er juillet et le 30 septembre (ces deux jours inclus), le navire est couvert pour les voyages à destination des ports asiatiques situés entre Aden et Singapour.

V. - DETERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE

ARTICLE 12. - Valeur agréée. - La valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation, sauf en cas de majoration anormale et sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 26 et à l'article 27.

Elle comprend indivisément le corps et les appareils moteurs, ainsi que tous les accessoires du navire, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernaient 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 victuailles, avances à l'équipage, armement ou mises dehors, avant ou après l'assurance du navire.

ARTICLE 13. - Assurances complémentaires.

L'assuré s'interdit expressément :

- 1° les assurances sur bonne arrivée du navire.
- 2° Les assurances des excédents d'avaries communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédent 60% du fret à justifier.

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

VI. - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE

ARTICLE 14. - Primes, taxes, droits et impôts.

§ 1. - Dans l'assurance au voyage, la prime est payable comptant, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas à courir avant son complet paiement.

§ 2. - 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 à 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.

§ 3. - En cas de perte totale ou de délaissement à leur charge, la prime acquise aux assureurs qui auront payé la totalité du sinistre leur incombant, sera, dans l'assurance à terme, quelle qu'en soit la durée, la prime de douze mois de navigation. Si la perte ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime leur demeurant acquise sera seulement celle afférente à la période comprise entre la prise des risques et la fin du trimestre au cours duquel le sinistre aura eu lieu.

Dans l'assurance au voyage, la prime entière sera toujours acquise aux assureurs, sauf dans le cas prévu au dernier alinéa du présent paragraphe.

Il sera fait sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale avant le commencement des risques ; mais si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment et pour toute cause autre que la perte totale du navire, les assureurs auront droit à une indemnité égale à un demi pour cent de la somme assurée, à condition que cette indemnité ne soit pas supérieure à la prime stipulée.

§ 4. - 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.

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

ARTICLE 15. - Séjour au port dans les assurances à terme.

§ 1. - Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours, les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

§ 2. - Si, au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours - le navire restant aux risques des assureurs - une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour le séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectué des réparations à la charge des assureurs, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera toujours, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne, déduit du total des journées de séjour.

Il est précisé que le solde de ces nombres de journées devra, pour donner lieu à ristourne, atteindre les minima de durée prévue à l'aliéna ci-dessus.

Si des travaux sont effectués en même temps pour compte des assureurs et pour le compte des assurés, la durée exacte de chaque catégorie de réparations sera déterminée à dire d'experts désignés avec les assureurs.

§ 3. - Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux, ne seront pas comptés comme jours donnant droit à ristourne

§ 4. - Les remises prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne seront décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

ARTICLE 16. - Mesures conservatoires et mesures destinées à prévenir ou limiter le dommage.

§ 1. - 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 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.

§ 2. - Les assureurs rembourseront les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver le navire d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police, ou de les limiter.

ARTICLE 17. - Renonciation au recours. - Les assureurs n'exerceront des recours personnels contre le capitaine ou toute personne dont l'assuré serait civilement responsable, à qui serait imputée une faute, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.

ARTICLE 18. - Hypothèques.

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

Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50 % de la valeur agréée du navire ; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre

d'indemnité forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue, s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les quinze jours de son inscription.

ARTICLE 19. - Nullité ou résiliation de l'assurance.

§ 1. - Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faites 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 ou il a été signé ou au lieu ou se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, et sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par les assureurs.

§ 2. - En cas de faillite, de règlement judiciaire (actuellement règlement judiciaire ou liquidation des biens) 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 faillite, de règlement judiciaire (actuellement règlement judiciaire ou liquidation des biens) 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.

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

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

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

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

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

§ 4. - Dans les assurances 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.

Elle pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier trimestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 20 % par rapport aux prix en vigueur lors de la souscription de la police ; il sera fait, dans ce cas, ristourne de la prime proportionnellement au temps non couru. Le coefficient d'augmentation des prix sera, en cas de contestation, arbitré par la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires.

ARTICLE 20. - 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.

VII. - REGLEMENT DES INDEMNITES

ARTICLE 21. - Règlement distinct par voyage.

§ 1. - 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.

§ 2. - Il y a voyage distinct 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'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

§ 3. - Pendant le séjour du navire dans un port en dehors des limites d'un voyage, telles qu'elles sont définies ci-dessus, chaque évènement à la charge des assureurs est l'objet d'un règlement distinct.

ARTICLE 22. - Délaissement.

1° Le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

a) de disparition ou destruction totale du navire.

Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois ; au cabotage, après deux mois.

Les délais se comptent d'après le 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.

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

b) D'innavigabilité résultant de l'un des risques prévus à l'article 1er des conditions générales.

Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 23, paragraphes 1 et 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) atteint ou dépasse 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 du montant total des réparations, que les réparations d'avaries résultant d'un risque prévu à l'article 1er des conditions générales 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 atteint ou dépassé la valeur agréée. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré sous les franchises et réductions prévues par les articles 23 et 24, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

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 en remorque, 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.

2° En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

3° 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. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci leur aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage ; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre 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 23. - Avaries particulières, - Constatation. - Réparations.

L'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec les représentants des assureurs au plus tard dans les trente jours à dater de l'arrivée du navire à son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites ; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires, comme il est dit au paragraphe 1^{er} ci-après.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fut-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard six mois après la date de la survenance des avaries, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ledit délai.

Il est, à cet effet, convenu que les experts devront également évaluer le coût qu'auraient atteint les réparations si elles avaient été entreprises dans le délai fixé. Ils s'entoureront, dans ce but, de tous renseignements utiles concernant notamment le prix des matières premières, le coût des salaires et le coefficient des frais généraux en vigueur à l'époque et ils consigneront ces indications dans leur rapport.

Les règlements d'avaries sont de plus soumis aux dispositions suivantes :

§ 1. Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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 sera déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 24.

§ 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. - 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 paragraphe 4 du présent article et à l'article 25.

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

§ 7. - Les avaries particulières ne seront remboursées que sous la retenue des franchises ci-après toujours calculées sur la valeur agréée du navire :

2% si le navire n'a pas plus de vingt ans ;

3 % s'il a de 20 à 25 ans ;

4 % s'il a de 25 à 30 ans ;

5 % s'il a plus de trente ans.

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

§ 8. - 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, établis d'après les conditions de la police.

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 appréciation à faire par amis communs.

ARTICLE 24. - Différence du vieux au neuf.

§ 1. Sur toutes 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 1/5°

Au-delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

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 année, 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, 1/3.

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 %.

§ 2. - Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il sera opéré à forfait une réduction de moitié.

§ 3 - 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 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 la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 4 - 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.

ARTICLE 25. - Voyages pour réparations.

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

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas 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 ou il se trouve en avaries s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir pendant la durée de cette attente.

ARTICLE 26. - Avaries communes.

§ 1. La contribution du navire aux avaries communes est remboursée par les assureurs sans déduction de franchise ; toutefois, elle ne leur incombe que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge, la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par application du taux de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite, le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant à l'assuré.

§ 2. - Les réductions pour différence du vieux au neuf, fixées à l'article 24, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

§ 3. - Les règlements d'avaries communes pourront être établis 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 du présent contrat 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, eu égard, notamment, aux indemnités qui pourraient être classées en avaries communes au profit du navire pour dépréciation ou pour chômage.

§ 4. - Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cinquante mille francs (50 000 francs).

ARTICLE 27. - Dépenses d'assistance et de sauvetage

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 24.

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 26, paragraphe 1^{er}, 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 28. - Recours de tiers. - Le montant des recours de tiers à la charge des assureurs sera remboursé sous déduction d'une franchise de un pour cent (1%), calculée sur la valeur agréée du navire.

ARTICLE 29. - Collision ou assistance entre navires du même assuré. - Au cas où le navire assuré entrerait en collision avec un autre navire appartenant à l'assuré, ou en recevrait assistance, il est expressément convenu que le règlement aura lieu comme si les navires appartenaient à des armateurs différents ; Les questions de responsabilité de la collision ou d'indemnité pour services rendus seront fixées, à l'égard des intéressés sur corps, par un arbitre unique qui sera désigné d'accord entre les assureurs et l'assuré, ou, à défaut d'accord, par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce compétent rendue sur simple requête, et qui ne statuera qu'en premier ressort.

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

ARTICLE 30. - Paiement des pertes et avaries.

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

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

S'il n'y a 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.

ARTICLE 31. - *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 évènement, et il sera dû, 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'évènement ; Pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'évènement. La surprime prévue au présent alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent francs (0,40 %) du montant nécessaire à cette reconstitution.

ARTICLE 32. - *Assurance de plusieurs navires sur une même police.*

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

VIII. - COMPETENCE

ARTICLE 33.

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

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

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

IX. - CLAUSE COMPROMISSOIRE

ARTICLE 34. - 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 trois jours d'une modification survenue en cours de contrat d'où il est résulté une aggravation sensible du risque, tout litige entre les parties sur l'importance de ladite réduction sera tranché 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 33 des conditions générales.

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