

**Nom de la clause :** Police française d'assurance maritime sur corps de navire.

**Objet de la Clause :** Assurances « Corps » des navires.

**Catégorie :** Conditions Générales Corps

**Numéro :** **Date :** 15 juillet 1873

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

**Commentaires :**

Cette police est extraite du livre de Monsieur Alfred De Courcy « Commentaire des Polices Françaises d'Assurance Maritime » publié à Paris en 1874.

1873<sup>1</sup> voit la naissance des premières polices françaises d'Assurances Maritimes, corps et facultés, communes à toutes les places d'assurances.

Auparavant, chaque place avait sa propre formule et son propre imprimé, adapté aux trafics et au commerce local. C'est aussi la première fois que la couverture « corps » et la couverture « facultés » sont distinctes l'une de l'autre et font l'objet d'imprimés séparés.

Ce livre de De Courcy est introuvable, sauf à la Bibliothèque de la Cour de Cassation...

La police présentée est donc la première police « corps » française.

---

---

<sup>1</sup> Voir commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires, page 28 – 1974 – LGDJ

---

**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.

# Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navire

Imprimé de 1873

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

## Risques Couverts

### Article 1<sup>er</sup>.

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

### Article 2.

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

## Risques exclus

### Article. 3.

Les assureurs sont exempts par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'art. 1<sup>er</sup> 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 et clandestin

Le tout à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

3° De la 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 ;

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 de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour vices d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties ou pour dommages ou empêchements causés dans les ports, rivières ou bassins, sauf ce qui va être dit à l'art. 4 quant à l'abordage.

## Recours de tiers

### Article. 4.

Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage avec un autre navire ou corps flottant sont à la charge des assureurs, pour les neuf dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée, sous déduction d'une franchise de 1 % de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages et la franchise, laquelle toutefois ne sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée. Les assureurs sont exempts de tout recours exercés pour faits de mort ou de blessures. Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et à transiger au mieux des intérêts communs sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.

## Valeur Agréée

### Article.5.

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

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

A défaut de cette justification, les assureurs du navire seront en droit, en cas de délaissement, de réduire sa valeur agréée du montant de toutes assurances fait 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, et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine peuvent toujours être assurées séparément.

### **Durée des risques**

#### **Article 6.**

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

#### **Article 7**

La quarantaine 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 dans ce port, ou relève pour d'autres. Dans ce cas les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

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

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

### **Règlement des pertes & Avaries**

#### **Article 8**

Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait :  
- après six mois, pour tous voyages de cabotage;  
- après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance;  
- après douze mois, pour tous voyages au-delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

#### **Article 9.**

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

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

#### **Article 10.**

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

Si le navire effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, seule l'action d'avarie est seule ouverte à l'assuré sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20 et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

#### **Article 11.**

Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens de réparation, s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, même après allègement ou à l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation prononcée par ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au

délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés, comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.

**Article 12.**

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

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

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

3° Aux effets de toutes déterminations des armateurs à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'art. 216 du Code de commerce

**Article 13.**

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

**Article 14.**

Si dans un cas donnant action au délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries, ou l'exerce après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum, à 75 % de la somme assurée

**Article 15.**

En cas de délaissement, l'armateur reste personnellement débiteur des gages d'équipage antérieur au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et doit les compenser avec l'assureur dans le règlement de l'indemnité, s'ils ont été prélevés sur le produit du sauvetage.

Le fret délaissé avec le navire est seulement celui du dernier voyage, mais il comprend le fret de toutes marchandises débarquées même avant le sinistre ou aux divers lieux d'escale, ainsi que tout fret payé d'avance et non restituable à l'affrèteur.

Les frets des voyages antérieurs, comme les gages es voyages antérieurs, sont choses personnelles aux Assurés et étrangères aux assureurs.

**Article 16.**

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 polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.

**Article 17**

Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application des art. 15 et 16 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

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

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

**Article 18.**

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

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

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

**Article 19.**

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

3 p. cent de la somme assurée pour les avaries particulières ;

1 p. cent de ladite somme pour les avaries communes ;

1 p. cent de ladite somme pour le recours des tiers.

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

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

**Article 20.**

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

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

Pendant la seconde année, il est opéré une réduction d'un cinquième, et si le navire a plus de deux ans, une réduction du tiers sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage. Toutefois sur les ancres et les chaînes-câbles, la réduction n'est jamais supérieure à 15 %

Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième année, de 15 % pendant la quatrième, de 20% de quatre à dix ans et de 25 °/° au-delà de dix ans.

Quant aux dépenses spéciales à la carène et au doublage, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

La première ou la seconde année de construction compte depuis le jour de la première sortie du navire jusqu'à celui de son entrée au port où il effectue ses réparations.

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

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

Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auraient 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 adjudgée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances de fonds, intérêts ou autres frais proportionnels, sont ventilés, et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

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

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

Les vivres et gages d'équipage pendant les réparations soit en avaries particulières, soit en avaries communes, ne sont à la charge des assureurs que pour moitié, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'art. 18.

Les gages seront justifiés par le rôle d'équipage. Quant aux vivres, sauf ledit cas de l'art. 18, ils seront réputés à forfait, quel que soit leur coût effectif, coûter 5 francs par jour pour les officiers et 1 fr. 50 cent. pour les autres hommes de l'équipage.

**Article 21.**

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes, d'ancres, de chaînes-câbles et dépendances dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

**Obligations de l'assuré****Article 22.**

Les assurés s'interdisent expressément :

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

Cette justification pourra se faire par la charte-partie, par les connaissements, et, si le navire périt en cours de chargement et n'a pas de charte-partie, par les prix courants. L'assurance sur fret pourra stipuler le remboursement des soixante pour cent du fret total, ainsi justifié que devait faire le navire quel que soit le nombre de tonneaux embarqués au moment du sinistre, pourvu qu'il y ait un commencement de chargement.

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

**Article 23.**

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

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place. Elles ne sont pas dues dans le cas de relâche forcée.

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

**Article 24.**

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

**Article 25.**

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

**Article 26.**

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

S'il n'y a pas faillite ni suspension de paiement, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime même non échue de la police objet de la réclamation et toutes autres primes échues.

**Nullité ou Résiliation de l'Assurance****Article 27**

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

**Article 28.**

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

L'assurance continue de plein droit, en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré. En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt, et mentionné sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs et a été agréé par eux.

**Article 29.**

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

En conséquence, l'assurance est nulle, s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur.

Quiconque après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

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

**Article 30.**

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

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

**Dispositions Diverses****Article 31.**

Les frais du contrat sont à la charge de l'assuré.