

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires à Vapeur

Objet de la Clause : Couverture « Corps »

Catégorie : Conditions Générales Corps

Numéro : **Date :** 1^{er} Septembre 1913

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

Commentaires :

Cette police a pu être retrouvée dans la revue « Autran », 29^{ième} année (1913-1914) pages 639 et suivantes.

Le texte ci-après en est extrait.

Quant aux commentaires, ils sont disponibles dans le Tome XXX -30, 31 et 32^{ième} années (1915-1916-1917) de la même revue, aux pages 117 et suivantes.

La revue « AUTRAN », publiée entre 1885 et 1922, a précédé la revue de Droit Maritime Comparé de Monsieur Léopold Dor entre 1923 et 1939. Cette revue était publiée aux Editions LGDJ. Ces deux revues sont les « ancêtres » de l'actuel « Droit Maritime Français » publié depuis 1949. La revue est disponible à la BNF

La police reproduite ci-après est la police à terme des navires à vapeur.

Il existe trois variantes concernant :

1. L'assurance à terme des voiliers
2. L'assurance au voyage des voiliers
3. L'assurance au voyage des vapeurs

La police de base est identique mais est amendée ou complétée par des clauses additionnelles pour « coller » au mieux avec l'objet assuré.

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME

Sur CORPS DE NAVIRES à Vapeur

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

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, piraterie et 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 faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de 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.

Risques exclus

Article 3. - Les risques de guerre civile ou étrangère 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.

Les risques de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues ne sont également à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse.

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 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 exercés par qui que ce soit, à raison de dommages ou préjudices subis, pour une cause quelconque, soit par les affréteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage 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 payées 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.

Durée 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 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 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.

Valeur agréée

Article 9. 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 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.

Règlement des pertes et avaries

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. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.

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 : après quatre mois pour tous navires à vapeurs ; après six mois pour tous navires à voiles, autres que

ceux qui franchissent les Cap Horn et de Bonne Espérance ; après huit mois pour ces derniers.

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 où 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 - 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 avaries ne sont payées 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 :

1 % pour les avaries communes ;

1 % pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

3 % sur les voiliers en bois jusqu'à 15 ans ;

3 % sur les voiliers en fer jusqu'à 20 ans.

4 % sur les voiliers en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;

4 % sur les voiliers en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

5 % : sur les voiliers en bois de plus de 20 ans

5 % sur les voiliers en fer de plus de 25 ans.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaries particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur

Pour les avaries particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise sur les avaries communes et les recours de tiers.

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 ses réparations.

Article 18 - § 1 Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que le coût 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 quelque autre cause que ce soit.

§ 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 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 :

Pour les navires en bois, la réduction est 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, la réduction est 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, 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.

Sont remboursés dans les mêmes conditions, les frais d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer.

Il est toutefois bien entendu :

1° Que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 18.

2° Que, lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne doivent, 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 réparations 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, 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 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.

Obligations des assurés

Article 25 - Les assurés s'interdisent expressément :

1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;

2° Les assurances sur fret excédant 60 % 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 26 - En cas d'évènement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. Les Assureurs peuvent également prendre ou requérir eux-mêmes ces mesures, et notamment faire remorquer le navire assuré, sans qu'on puisse leur opposer d'avoir ainsi fait acte de propriété.

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.

Nullité ou résiliation de l'assurance

Article 27 - 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 ou 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 ou 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 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 28 - En cas de faillite ou de suspension notoire 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, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer 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.

Article 29 - 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.

Dispositions diverses

Article 30 - 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 sont stipulées par le tarif de la place.

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.

Article 31 - Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge des assurés.

Article 32 - Compétence

Si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est assurée 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.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés, même par voie d'appel en garantie, que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, 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.

Il est dérogé aux dispositions du Code de Procédure civile qui seraient contraires à celle du présent article.

Clauses additionnelles dites « manuscrites »

Première allonge à la police
Du vapeur

N°

§ 1. Par l'entremise de M _____, Courtier d'Assurances près la Bourse de _____, 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 30.

Le soussigné assure à _____, demeurant à _____, agissant pour le compte de _____ la somme de _____ portant sur les corps, quille, agrès, appareils, 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 à 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 à courir 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.

§ 4. Si, à l'expiration des douze 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, 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 ; de se faire remorquer comme aussi 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 30 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.

§ 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 autre, ayant le caractère d'avaries communes, dont l'importance serait inférieure à 1 % 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 au corps et aux machines par négligence du capitaine, des matelots, des mécaniciens ou des pilotes, par explosion de chaudières, rupture d'arbres de couche, 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 des armateurs.

§ 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. Les navigations spéciales ci-après, lorsqu'elles sont comprises dans la navigation pour laquelle le navire est assuré, donnent lieu aux augmentations de primes qui suivent, lesquelles ne subissent aucune réduction quand il y a un découvert ou que le navire est assuré franc d'avaries.

Augmentation de 1 % par chaque voyage au Canada l'hiver, départ du Canada du 1er octobre au 31 mars.

Augmentation de 1% pour navigation des Etats-Unis sur l'Océan (entre le 1er octobre et le 31 mars).

Augmentation de ½ % pour navigation au delà de Singapour.

Augmentation de ½ % par voyage à la côte orientale d'Afrique, avec maximum de 1 %.

Augmentation de ¼ % par voyage à des points de la côte occidentale d'Afrique autres que Gorée, Rufisque, Dakar et Gambie, avec maximum de ½ %.

Le navire qui remontera au delà de Saint Louis ne sera pas assuré sur le Sénégal, à moins de convention spéciale.

Augmentation de ½ % avec maximum de 1 % pour navigation dans le Golfe du Mexique.

Augmentation de 1/8 % par voyage à Bilbao, avec un maximum de ½ % par an.

½ % d'augmentation chaque fois que le navire sera trouvé du 15 octobre à fin février en Mer Noire ou au Maroc, sans dépasser 1 % pour la mer noire et 2 % pour le Maroc.

Augmentation à débattre pour navigation d'hiver en Baltique ou dans mers polaires.