

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires en Séjour dans un port

Objet de la Clause : Assurance du navire en séjour

Catégorie : Conditions Générales

Numéro : **Date :** 6 Juin 1929

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

Commentaires :

Ces conditions sont selon toutes vraisemblances issues de la police sur corps de tous navire du 1^{er} novembre 1928

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 EN SEJOUR DANS UN PORT

(Imprimé du 6 Juin 1929)

CONDITIONS GENERALES

N°	Du	19	F	à	%	F
Courtier :	M					Police & Timbre :
Navire :						Droit d'enregistrement :
Séjour						Taxe de gestion :
						Total : <u> </u>

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 tous accidents et fortunes de mer.

Article 2 - Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les cinquième et sixième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

II. - RISQUES EXCLUS

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

Article 4 - Les assureurs sont exempts :

- 1° Des fautes du ou des gardiens ;
- 2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ;
- 3° De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;
- 4° De tous frais d'hivernage et de quarantaine ;
- 5° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison des engagements du navire assuré ;
- 7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures, et pour tous accidents ou dommages corporels

Article 5 - Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

- 1° Aux commissions de consignation et d'avances de fonds ;
- 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.

III. - DUREE DES RISQUES.

Article 6. - Les risques de l'assurance courent de la date indiquée aux conditions particulières, en tant qu'à cette date, le navire est en séjour, ayant terminé ses opérations commerciales, et cessent dès que le navire est réarmé en vue d'un voyage ou qu'il a commencé à charger des marchandises.

La période assurée ne sera pas renouvelable par tacite reconduction. Si elle est inférieure à un mois, la prime d'un mois au minimum sera toujours exigible.

Pendant toute la durée du séjour assuré, le navire ne devra avoir aucune marchandise à bord.

IV. VALEUR AGREEE

Article 7. La valeur agréée du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contradictoirement à dire d'experts.

V. - REGLEMENT DES INDEMNITES

Article 8 – Chaque événement est, au point de vue des franchises, l'objet d'un règlement distinct et séparé.

Article 9 – Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne pourra être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou destruction totale du navire ;

2° D'innavigabilité produite par fortunes de mer.

Article 10 - 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 13 et 14, 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 matériels de réparations, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port ou il eut trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu ou il séjourne, 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 12 - 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.

Les assureurs du navire n'ont pas droit aux subventions de l'Etat. En cas de perte ou de délaissement, il leur sera acquis, au minimum, une prime correspondant à six mois de risques.

Article 13 - Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

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

1 p.100 pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

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

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

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

Sur les navires en fer ou en acier, à vapeur, ou navigant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 p.100 pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

2 p.100 jusqu'à 20 ans ;

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

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

5 p.100 au delà de 30 ans.

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

Article 14 - § 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 serait déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 13 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

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

Pour les navires construits en bois :

Pendant la première année de la construction, pas de réduction

Pendant la deuxième année, réduction de un cinquième ;

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

Pour les navires construits en fer ou en acier :

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

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

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15 % ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20 % ;

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25 % ;

Au delà de 25 ans, un tiers.

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

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

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 13.

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

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

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

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

§ 6 - 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. 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.

§ 7 - 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.

§ 8 - Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages du gardien ne sont en aucun cas à la charge des assureurs.

§ 9 - 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.

Article 15 - En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage, 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 14.

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 16 - 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 17 - 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.

Article 18 - Lorsque, par dérogation à l'article 6, le navire a été autorisé par les assureurs à avoir des marchandises à bord, les dispositions suivantes sont applicables :

1° Les assureurs sont exempts de tous recours, exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs à ces marchandises ;

2° Sur les navires à voile, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues, les contributions d'avaries communes ne seront remboursées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de 1%, calculée sur la valeur d'assurance du navire.

3° Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les §4 et suivants de l'article 14, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

4° 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. Elle ne peut comprendre aucune indemnité pour chômage.

4° Dans les cas visés par l'article 15, les assureurs ne doivent, au prorata des sommes assurées, et dans les limites fixées par la disposition qui précède, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices faits pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage.

Article 19 - L'armateur devra assurer un gardiennage efficace et continu à bord du navire assuré.

VI - OBLIGATIONS DES ASSURES

Article 20 - Paiement des primes

Les primes sont payables au comptant, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas avant leur entier paiement. Elles restent définitivement acquises aux assureurs, dès que les risques ont commencé à courir.

Article 21 - Les assurés s'interdisent expressément toute assurance, quelle qu'en soit la dénomination, qui porterait, au delà de la valeur agréée, sur des intérêts autres que ceux couverts par la présente police.

Toute assurance faite par le propriétaire du navires, par son ordre ou pour son compte, contrairement à l'interdiction qui précède, réduit d'autant la somme assurée sur le navire.

Article 22 - En cas d'évènement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour

conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de la négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

Article 23 - Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de quinze mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour sauvetage, ainsi que celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

VII - NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

Article 24 - Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de la cessation des risques, ou d'un sinistre concernant le navire, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de la connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur. Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution. Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

Article 25 - En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs,

après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

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

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

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

Article 26 - 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.

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

VIII LIMITATION DES ENGAGEMENTS DES ASSUREURS

Article 27. - La valeur assurée du navire constitue, pour la durée de la présente assurance, la limite des engagements des assureurs; toutefois, les assurés ont la possibilité, après chaque événement à la charge des assureurs, de reconstituer le capital assuré, moyennant un taux proportionnel au temps restant à courir et appliqué sur le montant nécessaire à cette reconstitution.

IX DISPOSITIONS DIVERSES

Article 28 - Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres,

toute période commencée est comptée comme finie.
Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge des assurés.

Article 29 - Compétence

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

devant le Tribunal de Commerce du siège de la compagnie ou du domicile de l'assureur.

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

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

Conditions particulières

§ 1. Par l'entremise de M _____, Courtier juré d'Assurances près la Bourse aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de payable dans

Le soussigné assure à _____ demeurant à _____, agissant pour le compte de _____ la somme de _____ portant sur les corps, quille agrès, appareils, et toutes dépendances, ainsi que sur les machines, chaudières et moteurs du navire _____ nommé _____ 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 séjour _____ les risques à prendre pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps assuré.

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

Fr	Valeur agréée des corps, quille, agrès, etc...
Fr	Valeur des machines, chaudières, moteurs et accessoires
	Somme égale

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

§ 4 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 pendant ses déplacements forcés dans le port.

§ 5. 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.