

**Nom de la clause :** Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous Navires

**Objet de la Clause :** Assurances « Tous Risques » des Corps de Navires de Commerce

**Catégorie :** Corps Maritimes

**Numéro :** **Date :** 13 décembre 1984

**Pays d'origine :** France **Emetteur :** F.F.S.A.

**Commentaires :** Les modifications apportées à l'imprimé 1992 sont les suivantes :

#### 1. Article 1<sup>er</sup> - RISQUES COUVERTS - Portée et étendue de la garantie

Certains Armateurs avaient critiqué la nouvelle rédaction relative à la définition de la garantie. Le fait que l'article 1<sup>er</sup> ne comporte plus l'énumération des événements majeurs leur faisait craindre que cela constitue une réduction de la garantie.

Les Assureurs ont clairement confirmé leur position en soulignant que la définition de la garantie avait été formulée en termes généraux dans un esprit de concision. L'emploi d'une formule synthétique a l'avantage d'être plus concise que la précédente : elle n'implique aucune modification dans le fondement et l'étendue de la garantie des Assureurs.

Le texte adopté se justifie par les considérations suivantes

- Il s'inspire étroitement des dispositions de la loi française qui régit la police d'assurance. L'article L 172-11 du Code des Assurances (ancien article 15 de la loi du 3 juillet 1967) est rédigé dans les mêmes termes : "l'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure".

Le texte de la loi est très concis : il ne comporte pas d'énumération de risques couverts ; seuls sont mentionnés les "fortunes de mer" et les événements de force majeure.

Le texte de la police n'exprime pas autre chose.

- La notion de "fortune de mer" appartient à la tradition juridique française et a fait l'objet d'une interprétation constante et uniforme de la part des auteurs et des praticiens. Elle est toujours interprétée de façon extensive ; elle implique que les Assureurs sont garants de "tout sinistre qui arrive sur la mer ou par la mer".

- Une telle définition donne à la formule une portée générale les pertes et dommages subis par le navire sont garantis de plein droit. Selon ce mécanisme, tous les événements qui entraînent un dommage à l'objet assuré sont automatiquement couverts à moins qu'ils ne soient expressément exclus dans la police elle-même.

---

**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.

- Le système juridique britannique des "risques énumérés", issu de l'ancienne S.G. FORM, est exactement l'inverse. Les nouvelles Institute Time Clauses, Hulls du 1<sup>er</sup> Octobre 1983 n'ont apporté en cette matière aucune innovation. La nouvelle "Périls clause" (article 6) est conforme à - Pratiquement, dans le système français, l'assuré a simplement à établir la survenance de l'événement générateur des dommages ou des préjudices, il n'a pas à faire la preuve de leur cause. Il incombe p,,l contre à l'assureur de prouver que le dommage a pour cause un risque exclu ou non couvert par la police.

la tradition juridique anglaise, en ce qu'elle énumère les événements dont la survenance est susceptible d'engager la garantie de l'assureur. Autrement dit; selon le système britannique, le dommage ou la perte n'est garanti que s'il résulte d'un événement fortuit et déterminé figurant dans l'énumération de la clause d'assurance. La pratique anglaise fait peser sur l'assuré le fardeau de la preuve : c'est à lui qu'incombe de prouver que le préjudice subi résulte d'un événement garanti.

La définition de la garantie, alinéa 1 de l'article 1<sup>er</sup>, n'a donc pas été modifiée.

## 2. Dommages et pertes subis par le navire du fait des cargaisons transportées.

Certains Armateurs avaient critiqué également l'article 1<sup>er</sup> 1<sup>o</sup> pour la disposition qui est relative aux cargaisons transportées parce qu'elle leur semblait impliquer une restriction de garantie.

Comme ils l'ont souhaité, cette disposition a été reportée sous forme d'exclusion à l'article 3 - 2<sup>o</sup> dans les termes suivants : "sont exclus de la garantie ... les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce, et ce à la connaissance de l'assuré".

Cette modification ne change en rien la portée de l'exclusion mais il apparaît en effet plus logique de faire figurer cette exclusion dans l'article 3 consacré aux risques exclus.

## 3. Article 3 - RISQUES EXCLUS

Faute intentionnelle ou inexcusable de l'affréteur à temps

Les Armateurs avaient critiqué l'exclusion de la faute intentionnelle ou inexcusable de l'affréteur à temps. Comme ils l'ont souhaité, elle a été supprimée

## 4. Vice-caché

La police du 1<sup>er</sup> décembre 1983 prévoit que sont exclus de la garantie les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de : "... remplacement ou réparation des pièces affectées de vice-caché". Les Armateurs ont trouvé cette exclusion trop large et ils ont pensé qu'elle était plus restrictive que celle de la précédente police de 1979, Ils ont fait part notamment de leurs craintes que soient exclus les recours de tiers contre le navire assuré et qui. pourraient trouver leur origine dans la défectuosité d'une pièce du navire atteinte de vice-caché.

Telle n'est pas du tout l'intention des Assureurs ; aussi ceux-ci ont-ils été d'accord pour revoir la rédaction et reporter cette exclusion dans un paragraphe 2<sup>o</sup>) de l'article 3 qui exclut de la garantie : "... les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice-caché ...". Cela n'implique aucune innovation par rapport aux textes des polices antérieures.

## 5. Engagements contractuels de l'Assuré

Certains Armateurs avaient souhaité la suppression de l'exclusion relative aux "engagements contractuels de l'Assuré", considérant qu'elle était nouvelle par rapport à l'imprimé de 1979. En fait, elle existait déjà dans cet imprimé (art. 4 - 7°) et les Assureurs ne sont pas d'accord pour la supprimer. Elle a simplement été reportée dans le paragraphe 3 de l'article 3 relatif aux recours et une précision a été apportée pour limiter l'exclusion aux recours exercés contre le navire assuré sur le fondement d'une disposition contractuelle.

## 6. Pollution

L'exclusion relative à la pollution a été, comme l'ont souhaité les Armateurs, reportée au 3°) de l'article 3 qui concerne les exclusions liées aux recours exercés contre le navire assuré.

## 7. Risques atomiques

Pour répondre au souhait formulé par les Armateurs, il a été précisé que, dans l'exclusion relative aux armes ou engins destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome, sont visés "les armes ou engins de guerre".

Par ailleurs, on a supprimé à l'article 3 - 2°) l'exclusion relative aux recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices causés par "toute source de rayonnements ionisants ».

## 8. Frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées.

Conformément au souhait des Armateurs, il a été précisé que l'exclusion n'opère pas, en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, lorsque le navire se trouve à poste en opération commerciale.

# 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 1er décembre 1983 modifié le 13 décembre 1984)

## PREAMBULE - LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

N°

Courtier :

Assuré :

Navire :

Durée des risques

## CONDITIONS GENERALES

### CHAPITRE I - ETENDUE DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE PREMIER - Risques couverts (*modifié*)

La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

1°) dans la limite de la valeur agréée, **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent (\*) de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un évènement garanti;

2°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés pas

ses aussières, ancres et chaînes, et ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service ;

3°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.**

## **ARTICLE 2 - Limitation des engagement des assureurs**

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1er, sont **limités par évènement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.**

## **ARTICLE 3 - Risques exclus (modifié)**

**Sont exclus de la garantie :**

**1°) Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de :**

- **violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition ;**
- **toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;**
- **faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de direction, à savoir : Directeurs, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques ;**
- **vice propre, vétusté (\*)**
- **retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;**
- **immobilisation ou retard du navire, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;**
- **obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;**
- (\*)
- (\*)
- **dommages corporels ;**
- **guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;**
- **captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;**
- **émeutes, mouvements populaires, grèves, look-out et autres faits analogues ;**
- **piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;**
- **armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome.**

**2°) Les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaison transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré.**

**Les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice caché.**

**3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :**

**- relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;**

**- relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle.**

**- consécutifs à la pollution et à la contamination de tout bien ou installation, autre que les navires ou bateaux ainsi que leur cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré.**

**- (\*)**

**4°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales.**

## **CHAPITRE II - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE**

### **Article 4 - Navigation et séjour**

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues par la police, qu'il soit en exploitation ou en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors des ses opérations commerciales habituelles, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, **sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation.**

### **Article 5 - Navigations spéciales**

**Sauf déclaration préalable, le navire n'est pas garanti :**

A. - Pendant sa navigation et son séjour dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer, par force majeure ou pour prêter assistance :

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/ou Vladivostok.

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 21 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 Cap Nord (Nord Ecosse)
- Port Hawkesbury et Port Mulgrave
- Baie Comeau et Matane

c) entre le 1er décembre et le 30 avril, 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 à 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 Iles 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 à l'est du 15° de longitude est :

a) au nord de la ligne reliant Mo (63°24' de latitude nord) à Vasa (63°06' de latitude nord) entre le 10 décembre et le 25 mai, ces deux jours inclus ;

b) à l'est de la ligne reliant Viipuri (Viyborg) (28°47' de longitude est) à Narva (28°12' de longitude est) entre le 15 décembre et le 15 mai, ces deux jours inclus :

c) au nord de la ligne reliant Stockholm (59°20' de latitude nord) à Tallinn (59°24' de latitude nord) entre le 8 janvier et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

d) à l'est du 22° de longitude est et au sud du 59° de latitude nord entre le 28 décembre et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

B. – Lorsqu'il appareille avec une cargaison de charbon indien, entre le 1<sup>er</sup> mars et le 30 septembre (ces deux jours inclus) ; néanmoins entre le 1<sup>er</sup> 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.

**C. - Lorsque, à l'exception des cas d'assistance, il navigue en remorque en dehors des ports, rades, rivières et canaux.**

## **ARTICLE 6 - Prolongation de l'assurance**

Si à l'expiration de la police, 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 sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de

délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

### **CHAPITRE III - VALEUR AGREEE**

#### **ARTICLE 7**

**La valeur du navire est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation, sauf en cas de fraude, et sous réserve des dispositions des articles 22 et 25.**

**La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements.**

**L'assurance sur bonne arrivée ou sur autres intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.**

### **CHAPITRE IV - DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES**

#### **ARTICLE 8 - Déclarations à la charge de l'assuré**

**1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.**

**2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risque survenues au cours du contrat.**

**3°) L'assuré doit déclarer tout changement de pavillon du navire, de sa Société de Classification, toute modification, annulation ou retrait de sa cote.**

#### **ARTICLE 9 - Hypothèque**

**L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.**

#### **ARTICLE 10 - Prime**

**L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus**

#### **ARTICLE 11 - Mesures préventives**

**L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un évènement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.**

#### **ARTICLE 12 - Mesures conservatoires**



**1°) En cas d'évènement engageant la garantie des assureurs :**

**- l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles à la conservation ou au sauvetage des objets assurés.**

**- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.**

**2°) L'assuré a l'obligation de conserver le recours des assureurs contre les chantiers de réparations.**

#### **ARTICLE 13 - Constatation et réparation des dommages**

**L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a connaissance, tout évènement engageant la garantie des assureurs et procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditions définies aux articles 18 et 20.**

#### **ARTICLE 14 - Sanctions**

**L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :**

**- la nullité de la police (articles 8-1° et 9),**

**- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 8-2° et 8-3°),**

**- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 15 (article 10),**

**- la déchéance du droit à indemnité (article 13),**

**- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).**

#### **ARTICLE 15 - Modalités de paiement de la prime**

**La prime est payable à trente jours de la prise des risques.**

**Si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :**

**le premier quart, à trente jours de la prise des risques ;**

**le deuxième quart, à trois mois de la prise des risques ;**

**le troisième quart, à six mois de la prise des risques ;**

**le quatrième quart, à neuf mois de la prise des risques.**

**Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs 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 de paiement de la prime en retard.**

**Pour tout sinistre survenu pendant une 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 expressement réservés.**

**La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.**

**Il est fait ristourne de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coque nue du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.**

Le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la ressortie de prime.

#### **ARTICLE 16 - Séjour au port**

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 une ristourne de 1/12 (un douzième) 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 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, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne, déduit du nombre total des journées de séjour.

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

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

3°) Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux ne sont pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

4°) Les ristournes prévues aux paragraphes 1°) et 2°) du présent article 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 sont décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

#### **ARTICLE 17 - Nullité ou résiliation de l'assurance.**

**Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :**

**Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient**

**l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.**

**En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, les assureurs peuvent résilier la police par l'envoi d'une lettre recommandée à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux. La résiliation prendra 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 liquidation des biens ou de règlement judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer les mêmes droits à l'égard de cet assureur.**

**En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les mêmes termes des articles L 326-12 et R\* 326-1 du Code des Assurances.**

**La vente publique du navire ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.**

**En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.**

**En cas d'affrètement autre que coque nue du navire, l'assurance continue ses effets sauf convention contraire préalable et moyennant surprime s'il y a lieu.**

**La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne 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.**

**La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'ou résulte une aggravation sensible du risque.**

**La police 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 de Réparateurs de Navires.**

## **CHAPITRE V - CONSTATATION DES PERTES ET DOMMAGES**

### **ARTICLE 18**

**Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants au plus tard dans les soixante jours à dater de l'évènement ; si les avaries se sont produites dans un port, ce délai est ramené à quinze jours.**

**Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de chercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité.**

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. **Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'évènement, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par les experts.**

## **CHAPITRE VI - DETERMINATION DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE**

### **ARTICLE 19 - Modalités de règlement**

**Chaque évènement est l'objet d'un règlement distinct.**

Le règlement est effectué sans franchise dans le cas de perte totale ou de délaissement. L'ensemble des autres indemnités dues pour un même évènement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

### **ARTICLE 20 - Avaries particulières**

**1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières 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 gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.

3°) Avant toute décision relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

4°) Pendant le délai qui s'écoule entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à condition que ce délai dépasse trois jours, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées sont à la charge des assureurs.

5°) Lorsque le navire séjourne dans un port de relâche en attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, sont à la charge des assureurs, pendant la durée du transport des pièces, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées. Les dépenses supplémentaires engagées en vue de réduire la durée du transport sont également à la charge des assureurs.

6°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindres frais, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage et les matières consommées pendant la durée du trajet sont à la charge des assureurs.

7°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de cale sèche et les frais de port sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.

8°) Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il est opéré à forfait une réduction de moitié.

### **ARTICLE 21 - Délaissement**

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- perte totale

- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint la valeur agréée.

- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;

- impossibilité de réparer. Toutefois, **ne pourra être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.**

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'évènement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

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

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 aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

### **ARTICLE 22 - avaries communes**

La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée, s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

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 deux cent cinquante mille francs.

### **ARTICLE 23 - Navire sur lest**

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 22 s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

**ARTICLE 24 - Recours de tiers**

Dans le cas où l'assuré 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 dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

**ARTICLE 25 - Assistance**

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

**ARTICLE 26 - Abordage ou assistance entre navires du même assuré**

Au cas où le navire assuré aborderait un navire appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième) ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

**CHAPITRE VII - PAIEMENT DE L'INDEMNITE****ARTICLE 27 - Paiement des pertes et des avaries**

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.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de liquidation des biens ou de règlement judiciaire, compensées, et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni liquidation des biens, ni règlement judiciaire, 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.

**Après chaque évènement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.**

**CHAPITRE VIII - DISPOSITIONS DE PROCEDURE****ARTICLE 28**

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

**Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.**

**Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apérition**

## **CHAPITRE IX - ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRE SUR UNE MEME POLICE**

### **ARTICLE 29**

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.