

Imprimé du 1er Janvier 1956  
mis à jour le 1er Janvier 1963

# POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME

## SUR CORPS DE NAVIRES DE PECHE

N°

Courtier :

Assuré :

Navire :

Durée des risques :

### CONDITIONS GENERALES

#### I. - RISQUES COUVERTS

##### **ARTICLE 1er . –**

§ 1, Dans les conditions ci-après déterminées, et en particulier sous les restrictions indiquées au paragraphe 2 du présent article, sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

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

Sont également aux risques des assureurs, dans les mêmes conditions, les dommages et pertes causées au navire par des fautes des préposés terrestres de l'assuré, à condition que ces fautes n'aient pas le caractère d'un dol ou d'une fraude, ainsi que ceux provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs, pourvu que ces dommages et pertes ne soient pas le résultat d'une faute caractérisée des armateurs, ou de l'un d'eux, de leurs directeurs, chefs d'agences, capitaines d'armement ou chefs du service technique. Il est toutefois spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

§ 2 Toutefois, par dérogation au paragraphe précédent, l'armement de pêche, les engins et le matériel de pêche, sont assurés franc d'avaries absolument ; en conséquence, les assureurs ne répondent que de leur perte totale ou de leur délaissement consécutifs à la perte totale ou au délaissement du navire, ainsi que des avaries communes et des dépenses prévues à l'article 27.

**ARTICLE 2. - Recours de Tiers.** - Sur les capitaux assurés sur corps et appareils moteurs, les assureurs répondent, même dans les cas prévus à l'alinéa 3 du paragraphe premier de l'article 1er, des risques de recours de tiers, autres que ceux exceptés par les paragraphes 6 et 7 de l'article 4-A, exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre des bâtiments flottants, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, mobiles ou flottants.

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

Les risques énoncés au présent article ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs de l'armement, des engins de pêche ou du matériel de pêche.

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

## II. - RISQUES EXCLUS

**ARTICLE 4 - A.** - Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation entant que besoin à ce qui a été dit à l'article 1er quant à la garantie de la baraterie de patron :

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 le second.

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

3° De la piqûre 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, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels ;

8° Des frais de remorquage n'ayant pas le caractère d'une assistance maritime, ainsi que ceux nécessités par une panne du moteur qui ne serait pas la conséquence d'un événement de navigation ; toutefois, cette dernière exclusion ne s'applique pas aux navires munis de moteur d'une puissance supérieure à 250 chevaux et dont le tonnage brute serait égal ou supérieur à 110 Tx.

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

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds 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 de créanciers, prises en vertu de l'article 216 du Code de Commerce.

**ARTICLE 5. - Risques de guerre :** Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, captures, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques, d'explosion de torpilles, de mines sous-marines, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de piraterie, et d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

**ARTICLE 6. - Risques de grève** - Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant de d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

### **III. - DUREE DES RISQUES**

**ARTICLE 7. - Détermination du voyage.** - Les risques de l'assurance courent du moment où le navire, ayant terminé ses approvisionnements, démarre ou lève l'ancre à destination des lieux de pêche. Ils cessent lorsque le navire est ancré ou amarré à son port de destination - les risques étant toutefois prolongés, s'il y a lieu, jusqu'à la fin du déchargement de ses produits de pêche, sans que cette prolongation puisse excéder quinze jours.

Si, pour compléter ses approvisionnements avant de se rendre sur les lieux de pêche, le navire touche un autre port, les risques courent cependant du moment où le navire quitte le port où il a commencé ses approvisionnements. Au cas où le navire débarque ses produits de pêche dans un lieu autre que le port où il doit s'approvisionner pour un nouveau voyage, les risques ne cessent qu'au moment où le navire est ancré ou amarré dans ce dernier port.

Le contrat ne peut produire aucun effet au profit de l'assuré pour toute assurance au voyage dont les risques n'auraient pas commencé dans le mois de la date de sa souscription, à moins qu'un autre délai n'ait été expressément convenu.

**ARTICLE 8. - Quarantaine.** - La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

La même augmentation de prime est applicable au cas où le navire assuré au voyage, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de couvrir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois à dater de l'arrivée devant ce port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

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

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

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

Toutefois, si, à ce moment, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs, ou se trouve, au cours d'un voyage, en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations, certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout, moyennant surprime calculée par jour supplémentaire

de risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.

#### **IV. - ETENDUE DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE 10.** - Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit avec ses appareils moteurs, ensemble ou séparément ; de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toutes assistances, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.-  
Le navire est également couvert pendant ses réparations, son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip et généralement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police.

#### **V. - DETERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE**

**ARTICLE 11. - Valeur agréée des corps et appareils moteur.**

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

Elle comprend indivisément le corps et les appareils moteurs, ainsi que tous les accessoires du navire :

Sont seulement exceptés :

- a) l'armement spécial et le matériel de pêche définis à l'article 12 ;
- b) le matériel qui n'est pas la propriété de l'armateur.

Toute assurance faite séparément portant sur un élément compris dans la valeur agréée, réduit d'autant, en cas de délaissement, le montant de l'indemnité d'assurance.

**ARTICLE 12 - Valeur de l'armement spécial et du matériel de pêche.**

§ 1er ; l'armement spécial de pêche comprend toutes les mises dehors pour approvisionnement et notamment : vivres, avances à l'équipage, combustible, sel, glace, etc...

Les produits de la pêche se substituent, en cours de pêche, à l'armement spécial, jusqu'à concurrence de la valeur assurée de cet armement

§ 2 Le matériel de pêche comprend les engins et ustensiles de pêche non transformables.

§ 3 Les sommes assurées sur armement spécial, engins et matériel de pêche, peuvent être modifiées dans le cours du contrat, à la volonté de l'assuré, mais elles doivent toujours, en cas de sinistre, être justifiées.

**ARTICLE 13. - Assurances complémentaires.**

L'assuré s'interdit expressément:

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

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

## VI. - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE

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

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

§ 2. - Dans l'assurance à terme, la prime est payable à trente jours de la prise des risques.

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

- Le 1er quart, à trente jours de la prise des risques
- Le 2ème quart, à trois mois de la prise des risques
- Le 3ème quart, à six mois de la prise des risques
- Le 4ème quart, à neuf mois de la prise des risques.

En cas de non-paiement de l'une quelconque des échéances prévues au présent paragraphe, les risques seront, sans qu'il soit besoin d'aucune sommation ni mise en demeure, automatiquement suspendus jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat, et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. Toutefois, dans l'assurance faite pour douze mois, le non-paiement à l'échéance du 2ième, 3ième ou 4ième quart de la prime n'entraînera la suspension prévue au présent paragraphe que si la date de l'échéance a été, au moins huit jours à l'avance, rappelée, même par une simple lettre, à l'assuré, soit par les assureurs, par leurs représentants, par l'apériteur ou par la personne ou l'organisme prévu au paragraphe 5 du présent article, soit par le courtier. Si ce rappel a été adressé à l'assuré moins de huit jours avant l'échéance, ladite suspension n'interviendra qu'à zéro heure, le neuvième jour suivant celui du rappel. Dans le cas prévu à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 19, le rappel pourra être adressé au domicile élu chez le courtier.

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

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

Il sera fait sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale avant le commencement des risques ; mais si le contrat est rompu avant ce moment pour toute cause autre que la perte totale du navire, les assureurs auront droit l'indemnité prévue à l'article 349 du Code de Commerce, à condition que cette indemnité ne soit pas supérieure à la prime stipulée.

§ 4. - le coût de la police et les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis, sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune réduction lors de la ressortie de la prime.

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

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

§ 1. - Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port.

Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours, les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

§ 2. - Si, au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, par chaque période terminée de trente jours - le navire restant garanti par les assureurs - 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 proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

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

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

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

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

## **ARTICLE 16. - Mesures conservatoires et préventives**

§ 1. - En cas d'évènement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

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

§ 2. - Les assureurs s'engagent à payer les frais nécessités par toute mesure préventive prise dans l'intérêt commun et d'accord avec eux ou leurs représentants.

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

**ARTICLE 18. - Hypothèques.** - Toute hypothèque maritime, grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50 % de la valeur agréée du navire ; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre d'indemnité forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue, s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les quinze jours de son inscription.

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

§ 1. - 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 et qui sont parvenues par un moyen quelconque au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux.

En conséquence, toute assurance, même sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription des risques avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou 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 un contre-ordre, même par le télégraphe ou le téléphone, 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.

§ 2. - En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non paiement d'une prime échue, les assureurs peuvent résilier la police par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste. La résiliation produira ses effets à l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de sa notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

L'assuré, le syndic de faillite ou l'administrateur en règlement judiciaire résidant hors de France continentale sont présumés, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier, et toute notification de résiliation pourra être valablement effectuée à ce domicile élu.

En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de suspension notoire des paiements d'un assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits à l'égard de cet assureur, mais avec faculté de lui notifier la résiliation de la police sans délai

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

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

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

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

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

§ 4. - Dans les assurances à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ;

Toutefois, la prime nette, qui deviendra alors exigible, ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

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

**ARTICLE 20. - Fin de non-recevoir.** - 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 avaries communes ou assistance, ainsi que celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

Seront également irrecevables toutes demandes de ristourne de prime pour séjour au port, après l'expiration du délai maximum de douze mois à date de la fin de la période assurée.

## VII. - REGLEMENT DES INDEMNITES

**ARTICLE 21. - Règlement distinct par voyage.**

§ 1<sup>er</sup> . - Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé ; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

§ 2. - Il y a voyage distinct dans la traversée que fait un navire en dehors des voyages de pêche tels qu'ils sont définis à l'article 7.

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

**ARTICLE 22. - Délaissement.**

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

1° De disparition ou destruction totale du navire.

Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteur ; après six mois pour les navires à voile ou à moteur auxiliaire ; au cabotage, après deux mois pour les navires à vapeur ou propulsés exclusivement par moteur, après quatre mois pour les navires à voile ou à moteur auxiliaire.

Les délais se comptent d'après le lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues,

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

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

2° D'innavigabilité résultant de l'un des risques garantis à l'article 1er des Conditions Générales.

Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 23, paragraphes I et 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) atteint ou dépasse la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul du montant total des réparations, que les réparations d'avaries résultant d'un risque prévu à l'article 1er des Conditions Générales et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour

dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertise, de procédure ou de sauvetage, etc... non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait atteint ou dépassé la valeur agréées. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré sous les franchises et réductions prévues par les articles 23 et 24, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port ou il eut trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparation ou autres.

3° Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs, auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci leur aura signifié le délaissement, sans que ce délai puisse être inférieur à trente jours à dater du jour ou il leur aura été faite remise complète des justificatives de son droit au délaissement.

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.

4°) L'armement ainsi que les engins et le matériel de pêche ne peuvent donner lieu à délaissement que si le corps du navire lui-même donne lieu à délaissement et si, en outre, leur perte ou leur détérioration atteint les trois-quarts de leur valeur respective fixée dans la police ; toutefois, en cas de délaissement du corps, les engins et le matériel de pêche sacrifiés pour les opérations de sauvetage ou de renflouement sont toujours remboursés intégralement sans franchise.

### **ARTICLE 23. - Avaries particulières.**

§ 1. Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

§ 2. - Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3. - Au cas où l'assuré passerait outre cette exigence, il sera déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 24.

§ 4. - Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5. - Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article 25.

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

§ 7 Les avaries particulières seront remboursées sans franchise lorsqu'elles résulteront de l'abordage, de l'échouement ou de l'incendie du navire assuré, et, dans les autres cas, sous déduction des franchises ci-après toujours prélevées sur la valeur agréée du navire ;

- 2%, si le navire n'a pas plus de 20 ans ;
- 3%, s'il a de 20 à 25 ans ;
- 4%, s'il a de 25 à 30 ans ;
- 5%, s'il a plus de trente ans.

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

En outre, sur les navires à voile ou à moteur auxiliaire, les assureurs ne rembourseront, dans tous les cas et après déduction éventuelle de la franchise, que la moitié des avaries de voilure et les trois-quarts des autres dommages.

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

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

#### **ARTICLE 24. - Différence du vieux au neuf.**

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

##### **Pour les navires construits en bois :**

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;  
Pendant la deuxième année, réduction de 1/5ième ;  
Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

##### **Pour les navires construits en fer ou en acier :**

Pendant la première année et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;  
Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;  
Après 4 ans jusqu' 15 ans, 15 % ;  
Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20 % ;  
Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25 % ;  
Au delà de 25 ans, 1/3;

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

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

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

§ 3 Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisés comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris;

§ 4 Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

#### **ARTICLE 25. - Voyages pour réparations.**

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

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages de l'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port ou il se trouve en avaries s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun. -

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

#### **ARTICLE 26. - Avaries communes.**

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

En outre, sur les navire en bois, ainsi que sur les voiliers et les navires à moteur auxiliaire, ce remboursement ne sera effectué qu'à concurrence des neuf-dixièmes ( $9/10^{\text{ième}}$ ) de la contribution et sans que la somme mise ainsi à la charge des assureurs puisse excéder les neuf-dixièmes ( $9/10^{\text{ième}}$ ) de la valeur assurée.

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

§ 3. - Les règlements d'avaries communes pourront être établis conformément à la loi française ou aux règles d'York et d'Anvers, si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement ou au contrat collectif "Engagement de l'Equipage". Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

Le présent paragraphe ne déroge en rien aux dispositions du présent contrat en ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, et, en conséquence, les règlements d'avaries communes seront, le cas échéant, redressés en conformité desdites dispositions, eu égard, notamment, aux indemnités qui pourraient être classées en avaries communes au profit du navire pour dépréciation ou pour chômage.

§ 4. - L'armateur est dispensé d'établir un règlement de répartition sous les deux conditions suivantes :

a) que le frais qui seraient admissibles en avaries communes n'excèdent pas 2% des valeurs assurées du corps, de l'armement et des engins de pêche, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à dix mille francs (10 000 francs) .

b) et que la cargaison de pêche qui se trouvait à bord au moment de l'évènement (non compris la part substituée à l'armement transformable) n'excède pas 20 % des valeurs assurées du corps, de l'armement et des engins de pêche.

**ARTICLE 27. - Dépenses d'assistance et de sauvetage. -**

En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés aux neuf-dixièmes (9/10<sup>ième</sup>) au prorata des sommes assurées, et jusqu'au maximum des neuf-dixièmes (9/10<sup>ième</sup>) desdites sommes ; ce remboursement sera effectué même en cas d'assurance souscrite franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 24.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 26, paragraphe 1, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

**ARTICLE 28. - Recours de tiers. –** Le montant des recours de tiers garantis par la présente police sera remboursé sans franchise par les assureurs, mais ne leur incombe que pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'à concurrence des neuf dixièmes seulement de la somme assurée sur corps et sur appareils moteurs.

L'assuré supporte le dixième des dommages ; il lui est interdit de faire assurer ce dixième et, en cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

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

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

**ARTICLE 30. - Paiement des pertes et avaries.**

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

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

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

**ARTICLE 31. - Limitation des engagements des assureurs. -** Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements ; Il ne peut jamais être tenu de payer au-delà à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque évènement, et il sera du, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'évènement ; Pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'évènement. La surprime prévue au présent alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent francs (0,40 %) du montant nécessaire à cette reconstitution.

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

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

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

**VIII. – COMPETENCE**

**ARTICLE 33. - § 1.** Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la compagnie ou du domicile de l'assureur.

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

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