

Copie

Police française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires

1^{er} OCTOBRE 1903

N^o 2^e du 26 Mars 1907

Courtier M. H. Guinot

Navire bateau pilote "Marie"

Capitaine

Voyage 12 Mars au 15 Mars 1907

157.80
90

F 5.000... à dix % F

Police et Timbre

Droit d'enregistrement

2 »
2.84
— 82

Total

F 252.86

ARTICLE PREMIER. — Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

Art. 2. — Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captivités et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 3. — Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage ou collision avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades, et généralement pour dommages causés à tous objets matériels, 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 supporte une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.

Art. 4. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

- 1^o Des faits de dol et de fraude du capitaine ;
- 2^o De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;
- 3^o De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;
- 4^o De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;
- 5^o De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;
- 6^o De tous recours exercés, par qui que ce soit, pour dommages éprouvés soit par les affrèteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire, à raison de fautes quelconques du capitaine, de l'équipage ou du pilote ;
- 7^o De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures.

Art. 5. — La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

À défaut de cette justification, les assureurs du navire seront en droit, en cas de délaissement, de réduire sa valeur agréée du montant de toutes assurances faites séparément sur argument, victuailles ou mises dehors avant ou après l'assurance du navire.

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine peuvent toujours être assurés séparément.

Art. 6. — Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. É moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cessent aussitôt.

Art. 7. — La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne 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 le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois. En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du 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.

Art. 8. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après quatre mois pour tous navires à vapeur ; après six mois pour tous navires à voiles, autres que ceux

qui franchissent les caps Horn ou de Bonne-Espérance ; après huit mois pour ces derniers. Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

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

Art. 9. — Par dérogation expresse au Code de commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

- 1^o De disparition ou destruction totale du navire ;
- 2^o D'innavigabilité produite par fortune de mer.

Art. 10. — Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortunes 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'équipage, primes de grosse, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage, etc... non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 18 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

Art. 11. — Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pourrait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il ait 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 seraient 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 réparations ou autres.

Art. 12. — Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

- 1^o Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ;
- 2^o A la saisie et vente du navire, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers ;
- 3^o Aux effets de toutes déterminations de l'armateur à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'article 216 du Code de commerce.

Art. 13. — Le port d'expédition est réputé port de relâche si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

Art. 14. — La loi du 12 août 1885 ayant abrogé l'article 385 du Code de commerce, le fret sauvé cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire. Les subventions de l'Etat qui pourront être dues à l'armement ne font pas non plus partie du délaissement du navire.

Les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés charges soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquence, lesdits gages ou frais ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation du sauvetage ; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assureurs.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.

Art. 15. — Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé. Chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.

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

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

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

Art. 17. — Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Mod. 3. — Paris. — Imp. Chebroux, 46, rue Héroid. — 973.

SPTT-

80-

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

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

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.

ART. 18. — Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 % de la somme assurée pour les avaries particulières ;

1 % de ladite somme pour les avaries communes ;

1 % de ladite somme pour les recours de tiers.

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

Les franchises ci-dessus s'appliquent aux navires à voiles.

Quant aux navires à vapeur, la franchise d'avaries particulières est réduite à 2 % ; les franchises d'avaries communes et de recours de tiers sont supprimées.

ART. 19. — En cas d'éclouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renforcement, sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits francs d'avaries. Il est toutefois bien entendu que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 20 ci-après.

ART. 20. — Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, pour quelque cause que ce soit.

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

Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10 % pendant la troisième et la quatrième années, de 15 % après la quatrième année.

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

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

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

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

Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées ou redressées, 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.

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

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

La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps qu'à la double condition que les assurés aient pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret et que ce fret, payé d'avance ou non, ne soit pas acquis à tout événement.

Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 17.

Lesdits vivres et gages de l'équipage sont toujours réputés charges du fret.

ART. 21. — Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

ART. 22. — Les assurés s'entendent expressément

1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;

2° Les assurances sur fret excédant soixante pour cent du fret à justifier.

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

ART. 23. — La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage.

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place.

Elles ne sont pas dues dans le cas de relâche forcée. Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme année.

ART. 24. — En cas de perte du navire, si le capitaine en est propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance jusqu'à production du certificat constatant le résultat de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise.

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

ART. 25. — Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 26. — 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 a pas fait 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.

ART. 27. — En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à couvrir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

ART. 28. — La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

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

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

ART. 29. — 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 l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur.

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

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

ART. 30. — En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. Les assureurs peuvent également prendre ou requérir eux-mêmes ces mesures, et notamment faire remorquer le navire assuré, sans qu'on puisse leur opposer d'avoir ainsi fait acte de propriété.

L'assuré est responsable de sa 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.

ART. 31. — Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge des assurés.

ART. 32. — Compétence. — Si plus de moitié de la valeur agréée du navire est assurée sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le tribunal de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés, même par voie d'appel en garantie, que devant le Tribunal de commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

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

Par l'entremise de M: H. Cuénot, Courtier d'Assurances près la Bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent et moyennant la prime de pour cent, acquise en entier en cas de perte, et payable à onze mois du commencement des risques ainsi que les augmentations de primes qui pourront être dues en vertu de l'article 23, le soussigné assure à Monsieur J. Servain demeurant à Saint-Denis, Réunion agissant pour le compte de qui il appartiendra la somme de Cinq mille francs sur corps et toutes dépendances généralement quelconques du navire bateau pilote nommé Marie Capitaine _____ dont la valeur est fixée de gré à gré à Cinq mille francs

Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré, au moment de la signature de la Police, doit être déclarée dans ledit contrat, sous peine de nullité de l'assurance.

L'assurance sera également frappée de nullité, mais seulement pour le temps restant à courir, si, pendant la durée des risques, il était contracté un emprunt hypothécaire sur l'intérêt assuré.

Il est formellement entendu que les Armateurs, Propriétaires ou Affréteurs de navires assurés s'interdisent de charger une quantité dépassant, en poids, plus de la jauge nette, en briques, briquettes, carreaux, rails et minerais, sans que l'arrimage et les quantités aient été acceptés par un Capitaine désigné par les Assureurs, sous peine de la nullité de la souscription.

La présente assurance est faite pour Douze mois de navigation et séjours dans les limites où peut être appelé le bateau pilote assure pour le service du port de S^t Pierre avec faculté de voyages entre le dit port et Wiquelon. les risques ayant commencé le Quinze Mars courant ce jour inclus

Le sieur assuré se réserve la faculté de faire cesser les risques avant l'expiration du temps assuré moyennant restitution proportionnelle pour chaque quinzaine non commencée étant expressément entendu que la prime nette, qui deviendra alors exigible comptant ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La présente assurance est faite franc d'avaries particulières sauf dans les cas d'abordage d'échouement ou d'incendie

Paris le vingt six Mars mil neuf cent sept avant midi.

Quatre mots rayés nuls!

fr 3.500 assurés à Paris au taux de 4 1/2% dont

fr 1500 par la C^{ie} La Centrale

fr 1000 " " " Asseguradora Espanola

fr 1000 " " " l'Italiana

fr 3500 somme égale

fr 1.500 assurés à Bordeaux au taux de 6% par la C^{ie} Fidelitas

fr 5000 Total égal