

Copie

HENRY QUENOT

PLACE DE PARIS

COURTIER JURÉ D'ASSURANCES

7, place de la Bourse

PARIS

POLICE D'ASSURANCE MARITIME

PÊCHE A TERRE-NEUVE. — GOÉLETTES

N° TA 34943 du 2 mars 1907
Assuré, Monsieur François Robert
Navire vapeur Ferdinand A
Capitaine
Durée des risques St Michaels / Saint Pierre Miquelon

F. 7,5/0 à 3/4/0 F. 56,75
Police et Timbre 2
Droit d'enregistrement 36
Timbres de quittance 10
TOTAL F. 59,17

CONDITIONS GÉNÉRALES

(Formule de la Police française sur corps de navires à voiles en date du 1er Juillet 1880.)

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

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

ART. 3. — 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° Des frais de dol et de fraude du capitaine ;
De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant, et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

3° De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours de tiers chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, ou pour dommages ou empêchements causés dans les ports, rivières ou bassins, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage.

ART. 4. — Les risques de recours de tiers, contre le navire assuré pour fait d'abordage avec un autre navire ou corps flottant sont à la charge des assureurs, pour les neuf dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée, sous déduction d'une franchise de 1/10 de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages et la franchise, laquelle toutefois ne sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée.

Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures.

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. 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.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine, peuvent toujours être assurées 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, à 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 dépendant 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 six mois pour tous voyages de cabotage ; après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn ou de Bonne-Espérance ; après douze mois, pour tous voyages au delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

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

1° De disparition ou destruction totale du navire ;

2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.

ART. 10. — Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (primes de grosse et autres frais accessoires non compris, et 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.

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 19 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, s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, même après allègement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation prononcée pour ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés, pour être exercée comme si les réparations avaient eu lieu d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.

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

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ;

2° A la saisie et vente des navires, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou autres créanciers ;

3° Aux effets de toutes déterminations des armateurs 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 avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

ART. 14. — Si, dans un cas donnant action au délaissement, assuré opte pour l'action d'avaries ou l'exerce après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum, à 75 % de la somme assurée.

ART. 15. — En cas de délaissement, l'armateur reste personnellement débiteur des gages d'équipage antérieurs au voyage pendant lequel le sinistro a eu lieu, et doit les compenser avec l'assureur dans le règlement de l'indemnité s'ils ont été prélevés sur le produit du sauvetage.

Le fret délaissé avec le navire est seulement celui du dernier voyage, mais il comprend le fret de toutes marchandises débarquées même avant le sinistro aux divers lieux d'escale, ainsi que tout fret payé d'avance, et non restitué à l'affrèteur.

Les frets des voyages antérieurs, comme les gages des voyages antérieurs, sont choses personnelles aux assurés et étrangères aux assureurs.

ART. 16. — 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. 17. — Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application des articles 15 et 16 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre un chargement.

Si l'on prend charge dans ou pour un ou plusieurs points, 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 déchargement des autres marchandises.

ART. 18. — Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et

3085-8-06. — Paris. — Imp. Chevreux, 16, rue Héloïse. — Mod. n° 8.

SPN 80

qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de couvrir les risques sans augmentation de prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun, à un moment plus opportun. Pendant les trajets faits spécialement, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller 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 remorqueur sont à la charge des assureurs.

ART. 19. — 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;
- 4 % de ladite somme pour les recours des tiers.

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

En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire faits pour le renouveau sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits francs d'avarie. 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'avarie, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques.

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 du 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 année, de 15 % pendant la quatrième, de 20 % de quatre à dix ans et de 25 % au delà de dix ans.

Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, 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 compte 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'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

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 que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret.

Les vivres et gages d'équipage pendant les réparations, soit en avaries particulières, soit en avaries communes, ne sont à la charge des assureurs que pour moitié, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'art. 18.

Les gages seront justifiés par le rôle d'équipage. Quant aux vivres, sauf ledit cas de l'article 18, ils seront réputés à forfait, quel que soit leur coût effectif, coûter 5 francs par jour pour les officiers et 1 fr. 50 pour les autres hommes de l'équipage.

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'interdisent expressément :

1° Les assurances sur bonne arrivée des navires;

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

Cette justification pourra se faire par la charte-partie, par les connaissements et, si le navire périt en cours de chargement et n'a pas de charte-partie, par les prix courants. L'assurance sur fret pourra stipuler le remboursement des soixante pour cent du fret total ainsi justifié que devait faire le navire, quel que soit le nombre de tonneaux embarqués au moment du sinistre, pourvu qu'il y ait un commencement de chargement.

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

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 finie.

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

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

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.

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

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 un 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, les assurés 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 365 et 367 du Code de commerce.

ART. 30. — Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller ou procéder au sauvetage ou au renouveau du navire, prendre ou requérir toutes mesures à cet effet, sans qu'on puisse opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriété. L'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, ou à prendre lui-même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

ART. 31. — Les frais du contrat sont à la charge de l'assuré.

Par l'entremise de **M. Henry CUËNOT**, Courtier d'Assurances près la Bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent et moyennant la prime de trois quarts pour cent, acquise en entier en cas de perte et payable dans cinq à la fin des risques ainsi que les augmentations de primes qui pourront être dues, les soussignés assurent à Monsieur François Robert demeurant à St Pierre Merquelon agissant pour le compte de qui il appartient la somme de sept mille cinq cent soixante dix francs

valeur agréée d'avances à seize hommes de l'équipage de la goëlette Albert Robert ces hommes devant s'embarquer comme passagers à bord du Ferdinand A

La présente assurance est faite pour le voyage de Saint-Malo à Saint-Pierre-Miquelon, les risques ayant commencé ou devant commencer à l'embarquement des hommes à S<sup>t</sup>-Malo pour suivre et continuer sans aucune interruption jusqu'au moment de leur débarquement à Saint-Pierre-Miquelon.

L'assureur répond de toute fortune de mer occasionnant la non-arrivée de tout ou partie des hommes à Saint-Pierre-Miquelon, et la part des avances afférente à chaque homme non arrivé sera remboursée intégralement sans retenue ni franchise.

Il est bien entendu que l'assureur est complètement étranger à la perte des sacs des passagers.

En cas de transbordement des hommes sur un ou plusieurs autres navires par suite de la perte du navire transporteur, l'assureur remboursera intégralement les frais ou indemnités payés aux navires sauveteurs pour assistance donnée aux hommes.

Paris le deux Mars mil neufcent sept avant midi  $\frac{1}{2}$ .  
F 7.570 assurés par la C<sup>ie</sup> la Foncière