

# Police française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires à Vapeur

1<sup>er</sup> OCTOBRE 1903

N<sup>o</sup> du 191

Courtier : M.

F à 0/0 F

Navire

Police et Timbre

2 »

Capitaine

Droit d'enregistrement

Voyage

Total F

**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, 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 risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> 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 supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

Le capitaine, de l'avis conforme du conseil 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<sup>o</sup> 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 par le second ;
- 2<sup>o</sup> Des dommages et pertes provenant du vice propre ;
- 3<sup>o</sup> De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;
- 4<sup>o</sup> De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;
- 5<sup>o</sup> De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;
- 6<sup>o</sup> De tous recours exercés, par qui que ce soit, pour dommages éprouvés soit par les affrèteurs, chargeur 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<sup>o</sup> 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, crânes 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 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 cesseront 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 port 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 ce : dérivées  
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<sup>o</sup> De disparition ou destruction totale du navire ;
- 2<sup>o</sup> 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 grossa, 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 le 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 relâcher avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût 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<sup>o</sup> Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ;
- 2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Aux effets de toutes déterminations de l'armateur à l'égard des arçanciers, 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 chargés 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 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.

**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 est réputé commencé qu'au moment où il a été achevé le déchargement 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 à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.