

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires à vapeur

Objet de la Clause : Couverture « Corps »

Catégorie : Conditions Générales Corps de Navire

Numéro : **Date :** 1^{er} octobre 1903

Pays d'origine : France **Emetteur :** Inconnu

Commentaires :

Cette police est extraite de la revue Internationale de Droit Maritime (Revue Autran), volume XX pages 485 et suivantes.

Les commentaires suivent la police avec les modifications intervenues par rapport à l'imprimé de 1888.

Ils seront disponibles prochainement sur <http://www.fortunes-de-mer.com>

Les modifications par rapport à la police 1888 sont indiquées en italique.

Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navire

Imprimé de 1903

N°	Du	190	
Courtier : M		Fr à	% Fr
Navire		Police et timbre	
Capitaine		Droit d'enregistrement	
Voyage		Total Fr	

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.

Article 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 gouvernement quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Article 3

Les risques de recours de tiers autres que ceux qui seront exceptés par les 6° et 7° paragraphe 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 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 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.

Article 4

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

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 par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

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, pour dommages éprouvés soit par les affréteurs, 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° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures.

Article 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 à la pêche, et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine, peuvent toujours être assurées séparément.

Article 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.

Article 7

La quarantaine et 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 courir 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.

Article 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 voile, 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.

Article 9

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

1° De disparition ou de destruction totale du navire ;

2° D'innavigabilité produite par fortune de mer

Article 10

Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (prime 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.

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'expertise, de procédure ou de sauvetage, etc..non plus que pour réparations provisoire.

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.

Article 11

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 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 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 réparations ou autres.

Article 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 du navire, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers.

3° Aux effets de toutes déterminations de l'armateur à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'article 216 du Code de Commerce.

Article 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.

Article 14

La loi du 12 août 1885 ayant abrogé l'article 386 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 et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés charge soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquences, lesdits gages ou frais 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.

Article 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.

Article 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 déchargement des autres marchandises.

Article 17

Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et qu'il se trouve dans un port de relâche ou 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 ou elles pourraient s'effectuer avec*

économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime. Pendant les trajets *ainsi* faits spécialement, 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 à vapeur 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 partiellement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.

Article 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'avaraires, 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'avarie particulière est réduite à 2 %. Les franchises d'avaraires communes et de recours de tiers sont supprimées.

Article 19

En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renflouement, sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits Franc d'avaraires. 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.

Article 20

Il n'est admis, dans les règlements d'avaraires, *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 années 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 et la quatrième année et 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 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 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 application 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'avaraires 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 aux derniers paragraphes de l'article 19.

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

Article 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 partiellement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'Ile de la Réunion.

Article 22

Les assurés s'interdisent 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 pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire

Article 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.

Article 24

En cas de perte du navire, si le capitaine en est le 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 % de l'indemnité si son brevet lui a été retiré définitivement, 75 % s'il ne lui a été retiré que pour un temps.

Article 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.

Article 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, compensés, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y 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.

Article 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 courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Article 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, a été agréé par eux.

Article 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 366 et 367 du Code de Commerce.

Article 30

En cas d'évènements 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, ou 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.

Article 31

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

Article 32

Si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est assurée 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.

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 un 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.

Conditions particulières

Par l'entremise de M _____, Courtier juré d'Assurances près la Bourse _____, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de _____, acquise en entier en cas de perte, et payable dans Paris.

Le soussigné assure à _____, demeurant à _____, agissant pour le compte de _____ la somme de _____ portant sur les corps, quille agrès, apparaux, victuailles, circonstances généralement quelconques, ainsi que sur les machines, chaudières et tous leurs approvisionnements, du navire à vapeur nommé _____ Capitaine _____ estimés de gré à gré _____ qu'ils vaillent plus ou moins pendant la durée des risques, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation. Pour _____ de navigation _____ et séjour en tous lieux, rades et rivières s'y rattachant _____ les risques à prendre _____ pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps assuré.

Si, à l'expiration des douze mois assurés, le vapeur se trouve en mer, en relâche ou dans un port d'escale, les risques des assureurs seront prolongés jusqu'au point de destination extrême pour lequel il aura des connaissances à ce moment, moyennant surprime proportionnelle calculée par jour supplémentaire de risques.

La susdite estimation de _____ se divise comme suit :

Fr _____ Valeur agréée des corps, quille, agrès, etc.
Valeur agréée des machines et accessoires.

Fr _____ Somme égale

Le règlement sera établi distinctement sur les corps, quille, agrès, etc..et sur les machines et accessoires.

Le délaissement du corps donnera droit à celui des machines.

Il est permis au vapeur d'entrer dans tous ports, rades et rivières et d'en sortir sans pilote ; de faire tous remorquages et sauvetages, de se faire remorquer lui-même, comme aussi de naviguer soit à la voile, soit à la vapeur, ensemble ou séparément. Permis d'embarquer des hommes, des chevaux, du matériel et toute espèce de munition de guerre, ainsi que de charger sur le pont.

Si le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port d'Europe ou d'Algérie pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, il sera fait une remise de prime, le navire restant aux risques des assureurs. La remise sera du douzième de la prime annuelle stipulée, moins sept centimes et demi, retenus comme représentation des risques de port pendant la période de trente jours. Si le chômage se prolonge au delà de quarante-quatre jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Faculté est accordée de faire cesser les risques avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois la prime nette, qui deviendra alors exigible comptant, ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

Il est de plus convenu que, si le navire charge en cueillette, le capitaine est autorisé à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les frais de renflouement ou de remorquage, dont l'importance serait inférieure à 1% de la valeur totale du vapeur, et ne dépasserait pas cinq mille francs, les assureurs consentant, dans cette limite, à les considérer comme faits pour le salut du navire seul.

En cas d'abordage, les assureurs n'exerceront de recours personnel contre le capitaine ou tout autre homme de l'équipage à qui serait imputée la faute que si l'armateur faisait cause commune avec eux.

Les navigations spéciales ci-après, lorsqu'elles sont comprises dans la navigation pour laquelle le navire est assuré, donnent lieu aux augmentations de primes qui suivent, lesquelles ne subissent aucune réduction quand il y a un découvert ou que le navire est assuré francs d'avaries :

Augmentation de 1% par chaque voyage au Canada l'hiver, départ du Canada du 1^{er} octobre au 31 mars.

Augmentation de 1% pour navigation des Etats-Unis sur l'océan (entre le 1^{er} octobre et le 31 mars)

Augmentation de ½ % pour navigation au delà de Singapoor

Augmentation de ½ % par voyage de la côte orientale d'Afrique avec maximum de 1 % et de ¼ % par voyage à des points de la côte occidentale autres que Gorée, Rufisque, Dakar et Gambie, avec maximum de ½ %.

Le navire qui remontera au delà de Saint Louis ne sera pas assuré sur le Sénégal, à moins de convention spéciale.

Augmentation de 1/8 % par voyage à Bilbao avec un maximum de ½ % par an.

½ % d'augmentation chaque fois que le navire se sera trouvé du 15 octobre à fin février, soit en Mer Noire, soit aux Canaries ou au Maroc, sans dépasser 1 %.

Augmentation à débattre pour navigation d'hiver en Baltique ou dans les mers polaires.