



ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES EN CONSTRUCTION

Modèles de polices et de clauses
Versions françaises



Fédération Française
de l'Assurance

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES EN CONSTRUCTION

(Imprimé du 20 décembre 1990 modifié le 1^{er} janvier 2002)

PRÉAMBULE – LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I – ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 1^{er} – Risques couverts

La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

- 1°) **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un événement garanti, ainsi que les dommages et pertes subis par les pièces qui sont destinées aux navires et survenus par accident au cours de la mise à bord et du montage, par l'affaissement, l'effondrement ou la rupture des cales de construction, supports ou échafaudages ou par tous accidents matériels de manutention ;
- 2°) **les recours de tiers exercés contre le navire assuré ;**
- 3°) **la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ;**
- 4°) en tant qu'ils sont à la charge de l'assuré, **les dommages et pertes qui arrivent aux matériaux, machines, chaudières, pièces mécaniques, moteurs, appareils accessoires et tous autres objets destinés au navire**, et répartis dans les établissements de l'assuré ou dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitants, ainsi que pendant leur manutention, magasinage, mouvements à terre ou à flot, sur wagons, sur véhicules routiers, en allèges, chalands ou sur pontons et pendant leur transport par tous moyens par terre, par air ou par eaux fluviales ou maritimes ;
- 5°) **les pertes et manquants résultant de vol total ou partiel lorsque des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées.**

ARTICLE 2 – Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1^{er}, sont **limités par événement à un montant égal à la valeur agréée**.

ARTICLE 3 – Risques exclus

Sont exclus de la garantie :

- 1°) Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de :
 - violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition ;
 - toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;
 - faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de Direction, faute intentionnelle du capitaine ;
 - vice propre, vétusté ;
 - retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;
 - obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;
 - dommages corporels ;
 - guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
 - piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.
- 2°) Les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré. Les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice caché. Les dépenses résultant d'immobilisation ou de retard à la livraison du navire, de quarantaine, de mesures sanitaires ou de désinfection.
- 3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :
 - relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
 - relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle ;
 - consécutifs à la pollution et à la contamination de tout bien ou installation, autre que les navires ou bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré.
- 4°) Les frais de rectification des vices de conception, d'exécution ou de matière ;
Les frais de modification, d'amélioration ou de mise en conformité avec les spécifications contractuelles du cahier des charges.
- 5°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales.

CHAPITRE II – TEMPS ET LIEUX DE L'ASSURANCE

ARTICLE 4 – Navigation et séjour

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues aux conditions particulières de la police, qu'il soit en séjour, à flot ou à sec ou en navigation.

Les risques courent pendant les séjours et mouvements à terre, le lancement, la mise à l'eau, les séjours et mouvement à flot, les réparations, les passages et séjours dans les docks, sur le slip, au bassin à sec et à flot, les essais au port, en rivière, en rade et en mer et généralement dans quelque lieu que ce soit dans la limite de 250 miles du site de construction.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors de toute opération commerciale, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, **sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation**.

ARTICLE 5 – Durée des risques.

Les risques de l'assurance courent à partir de la date fixée aux conditions particulières pour suivre et continuer, sans interruption, jusqu'à la livraison du navire par le constructeur au lieu et suivant les conditions déterminées dans la police.

CHAPITRE III – VALEUR AGRÉÉE

ARTICLE 6 – Valeur agréée

La police doit obligatoirement faire mention de la valeur du navire au début de l'assurance ; elle doit mentionner également la valeur probable en risques dans les opérations de lancement ou de mise à l'eau, ainsi que la valeur finale à la livraison.

Ces valeurs successives augmentent progressivement au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sans qu'il soit besoin d'en faire d'autre déclaration.

Elles comprennent indivisément le corps et les appareils moteurs ainsi que tous les accessoires du navire, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors du navire, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernaient un intérêt distinct de celui de l'assuré.

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

La valeur finale à la livraison doit correspondre, au minimum, au prix de base fixé au marché de construction, indépendamment des formules de correction de prix qui y sont prévues, ou au prix de revient du navire à la livraison si celui-ci est supérieur à ce prix de base. La valeur finale représente la valeur agréée du navire, les parties s'interdisant expressément de la contester aussi longtemps qu'une nouvelle valeur n'aura pas été déterminée par un avenant à la police.

Au cas où la nouvelle valeur, par suite notamment de réduction des travaux ou du jeu des moins-values, serait inférieure à la valeur finale, primitivement fixée au marché, la valeur agréée serait réduite du même montant et il serait fait, sur la différence, ristourne de la prime, proportionnellement au temps restant à courir depuis la date à laquelle cette réduction aura été déclarée par l'assuré, jusqu'à la date prévue pour la fin des risques.

Au cas où, au contraire, cette nouvelle valeur, par suite notamment de travaux additionnels ou du jeu des plus-values, serait supérieure à la valeur finale primitivement fixée, la valeur agréée serait augmentée du montant correspondant. L'assurance éventuelle de ces augmentations sera réservée par priorité aux assureurs primitifs dans la proportion de leurs souscriptions respectives ; le taux à appliquer sur les augmentations de valeurs sera égal au taux original majoré de toutes les surprimes décomptées ou à décompter.

Le taux de la prime stipulée dans la police est sujet à révision si les modifications de valeur prévues aux 6° et 7° alinéas du présent article entraînent une modification de la catégorie du navire dans le tarif en vigueur au moment de la souscription du contrat d'assurance. Une telle modification de la catégorie du navire donnera lieu à application du taux de prime correspondant en plus ou en moins, et ce, rétroactivement depuis le début des risques.

Le présent contrat est établi sur la base d'un questionnaire technique annexé à la police dont il fait partie intégrante, dûment rempli, certifié et signé par l'assuré.

ARTICLE 7 – Assurances complémentaires

L'assurance sur intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire en construction, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.

CHAPITRE IV – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

ARTICLE 8 – Déclarations à la charge de l'assuré

- 1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.
- 2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.
- 3°) L'assuré doit déclarer tout changement de la société de classification du navire, toute modification, annulation ou retrait de sa cote.
- 4°) Avant tout essai en mer, l'assuré indiquera spontanément aux assureurs les brevets et diplômes du personnel navigant chargé de la conduite du navire.

ARTICLE 9 – Hypothèque

L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

ARTICLE 10 – Prime

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus aux conditions particulières.

ARTICLE 11 – Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux biens assurés. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver les biens assurés d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

ARTICLE 12 – Mesures conservatoires

En cas d'événement engageant la garantie des assureurs :

- l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles à la conservation ou au sauvetage des biens assurés ;
- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

ARTICLE 13 – Renonciation aux recours

- 1°) Les assureurs n'exerceront de recours personnels contre toute personne dont l'assuré serait civilement responsable et à qui serait imputée une faute même malveillante, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.
- 2°) Ils n'exerceront que dans la même éventualité de recours personnels contre le futur armateur ou les personnes dont celui-ci serait civilement responsable, ainsi que contre les entrepreneurs ou sous-traitants de l'assuré, agents du Veritas, ou toutes autres personnes, à bord ou non, à qui serait imputée une faute en ce qui concerne les biens assurés par la police.

ARTICLE 14 – Constatation et réparation des dommages

L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a connaissance, tout événement engageant la garantie des assureurs et faire procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditions définies aux articles 18 et 20.

ARTICLE 15 – Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :

- la nullité de la police (articles 8-1° et 9) ;
- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (article 8-2°, 3° et 4°) ;
- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 16 (article 10) ;
- la déchéance du droit à l'indemnité (article 14) ;
- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).

ARTICLE 16 – Modalités de paiement de la prime

- 1°) La prime est payable comptant à trente jours de la prise des risques. Toutefois, si l'assurance est contractée pour une période au moins égale à douze mois, la prime sera payable en autant de termes égaux que la police comportera de multiples de six mois. Le règlement devra toujours être effectué le jour du commencement de chaque terme ; il est accordé, toutefois, pour le paiement du premier terme un délai de trente jours à compter de la prise des risques.

Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

- 2°) La prime fixée d'autre part est établie à forfait et est acquise en entier dans tous les cas dès que les risques des assureurs ont pris cours.
- 3°) 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 déduction, lors de la ressortie de la prime.
- 4°) La prime, le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont payables dans le lieu de la souscription et entre les mains des assureurs ou, à la demande de l'assuré, à telle personne ou à tel organisme désigné par les assureurs.
- 5°) Il sera fait, sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale ou d'annulation du marché de construction avant le commencement des risques, mais si la police est rompue pour toute autre cause avant ce moment, les assureurs auront droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.
- 6°) Si la construction est arrêtée après le commencement des risques pour toute autre cause qu'un événement à la charge des assureurs, la police pourra être résiliée et il sera consenti, de ce fait, une ristourne dont le taux sera fixé suivant les risques qui auront été courus par les assureurs.

ARTICLE 17 – Nullité ou résiliation de l'assurance

Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations suivantes :

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée ou de faillite personnelle de l'assuré, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à l'égard de cet assureur les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les termes des articles L. 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne 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.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

CHAPITRE V – CONSTATATION DES PERTES ET DOMMAGES

ARTICLE 18

En cas d'événement pouvant donner lieu à la garantie des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder immédiatement à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas immédiatement entreprises, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par experts.

CHAPITRE VI – DETERMINATION DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE

ARTICLE 19 – Détermination de l'indemnité d'assurance

Chaque événement est l'objet d'un règlement distinct.

Le règlement est effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement. L'ensemble des autres indemnités dues pour un même événement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

ARTICLE 20 – Avaries particulières

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en l'état dans lequel il se trouvait au moment de l'événement, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune indemnité ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

Ce coût devra être justifié, soit par des factures acquittées, soit par tous autres documents établissant que les répartitions ont bien été effectuées.

Lorsque les remplacements et réparations auront été effectués par un sous-traitant sous la direction du chantier assuré, le coût des travaux pourra être majoré, au titre de peines et soins, selon le pourcentage déterminé par les experts et consigné dans leur rapport, avec un maximum de 10 %.

Dans le cas où le lancement ne s'accomplirait pas avec succès, tous les frais et dépenses que nécessiteraient une ou plusieurs tentatives nouvelles seront intégralement à la charge des assureurs.

Dans le cas où, à la suite de réparations d'avaries à la charge des assureurs, il devrait être procédé à des essais supplémentaires du navire, les dépenses jugées indispensables par l'expert pour le contrôle de la bonne exécution des réparations seraient remboursées à l'assuré.

- 2°) 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 ci-dessous.
- 3°) Lorsque le navire séjourne dans un port de relâche en attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, sont à la charge des assureurs, pendant la durée du transport des pièces, les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées. Les dépenses supplémentaires engagées en vue de réduire la durée du transport sont également à la charge des assureurs.
- 4°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindre frais, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage et les matières consommées pendant la durée du trajet sont à la charge des assureurs.
- 5°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de cale sèche et les frais de port sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.
- 6°) En cas de sinistre se produisant en dehors du navire assuré, il devra être justifié que les matériaux qui n'étaient pas à bord étaient bien destinés au navire et, par suite, faisaient partie des biens assurés.

ARTICLE 21 – Délaissement

1°) Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- a) perte totale ;
- b) réparations d'avaries à la charge des assureurs, dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant les frais de déblaiement, atteint soit les trois quarts de la valeur agréée à la livraison, soit les neuf dixièmes de la valeur en risque au moment de l'événement, cette dernière valeur étant déterminée conformément à l'article 6. Dans la première éventualité, les assureurs paieront l'entière valeur agréée, dans la seconde (et si les trois quarts de la valeur agréée à la livraison ne sont pas atteints) ils seront libérés par le règlement du montant de la valeur en risque au moment de l'événement ;
- c) défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- d) impossibilité de réparer. **Toutefois, ne pourra pas 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.**

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'événement qui y donne lieu ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

- 2°) 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 fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

ARTICLE 22 – Avaries communes

La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant de réduction proportionnelle à la valeur agréée diminuée s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

Le Capitaine et l'assuré sont dispensés d'établir un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) lorsque leur montant ne dépasse pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à quarante mille euros.

ARTICLE 23 – Navire sur lest

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 22 s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

ARTICLE 24 – Recours de tiers

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

ARTICLE 25 – Assistance

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

ARTICLE 26 – Abordage ou assistance entre navires du même assuré

Au cas où le navire assuré aborderait un navire appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

CHAPITRE VII – REGLEMENT DE L'INDEMNITE

ARTICLE 27 – Paiement des pertes et avaries

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.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont en cas de redressement ou de liquidation judiciaire, compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni redressement, ni liquidation judiciaire, 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.

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.

CHAPITRE VIII – DISPOSITIONS DE PROCEDURE

ARTICLE 28 – Dispositions de procédure

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs**.

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apériton.

SPECIMEN

POLICE FRANÇAISE

D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES

EN CONSTRUCTION

CLAUSE ADDITIONNELLE "C"

Paragraphe 1

Par dérogation aux dispositions contraires des Conditions Générales, la présente clause a pour objet d'étendre la garantie des recours de tiers exercés contre le navire assuré, tels que prévus à l'article 1^{er} - 2°) :

- a) – aux recours pour faits de mort, de lésions corporelles ou de maladie ainsi qu'aux recours pour dommages, pertes ou préjudices exercés par des cocontractants ou des tiers ;
- b) – aux recours exercés sur le fondement d'un contrat de remorquage, pour avaries subies par les remorqueurs ou pour recours de tiers exercés contre eux ;
- c) – au remboursement des frais de retraitement, enlèvement, destruction et balisage de l'épave auxquels l'assuré serait tenu par une décision de l'autorité compétente, à la suite d'un événement garanti par le présent contrat.

Paragraphe 2

Les présentes garanties ne s'étendent pas :

- aux recours exercés en raison de la législation relative aux accidents du travail ou de la législation régissant les gens de mer ;
- aux recours résultant de dommages causés par les engins utilisés à la construction du navire assuré.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 3 – **Risques exclus** – des Conditions Générales.

Paragraphe 3

Pour les recours de tiers énoncés à l'article 1^{er} - 2^o) des Conditions Générales, la présente assurance constitue une assurance sur excédents et ne peut engager la garantie des assureurs que pour le montant de ces recours qui, cumulé ou non avec d'autres réclamations à leur charge, dépasse les montants garantis en application des articles 1^{er} et 2 des Conditions Générales ainsi que des polices d'assurance de la responsabilité civile de la Société assurée et de ses sous-traitants.

Les dispositions de l'article 24 – **Recours de tiers** – des Conditions Générales sont applicables à la présente clause.

Paragraphe 4

Les règlements seront effectués sans franchise dans les cas prévus au paragraphe 3 ci-dessus et sous déduction de la franchise prévue aux conditions particulières, dans les autres cas.

Paragraphe 5

Lorsqu'à la suite d'un événement mettant en jeu la garantie de la présente police, l'assuré constitue le fonds de limitation en application de la loi du 3 Janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifiée par la loi du 21 Décembre 1984, ou de la Convention Internationale du 19 Novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ou de toute autre législation analogue, l'indemnité des assureurs est affectée au remboursement des sommes éventuellement réglées par les personnes ou organismes ayant constitué le fonds de limitation ou fourni leur garantie aux tiers lésés.

Paragraphe 6

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties énoncées dans la présente clause, sont limités par événement à un montant égal à la valeur agréée telle que fixée à l'article 6 des Conditions Générales, sauf disposition contraire dans les Conditions Particulières.

Clause du 26 mars 1992

ASSURANCE DES RISQUES DE CONSTRUCTION

Questionnaire à remplir par le Chantier constructeur et à joindre à l'ordre d'assurance.

Les renseignements fournis ci-après sont conformes à ceux figurant dans le contrat de construction.

CONFORMEMENT A L'ARTICLE L. 172-2 DU CODE DES ASSURANCES TOUTE OMISSION OU TOUTE DECLARATION INEXACTE DE L'ASSURE DE NATURE A DIMINUER SENSIBLEMENT L'OPINION DE L'ASSUREUR SUR LE RISQUE, QU'ELLE AIT OU NON INFLUE SUR LE DOMMAGE OU SUR LA PERTE DE L'OBJET ASSURE, ANNULE L'ASSURANCE A LA DEMANDE DE L'ASSUREUR.

NOM DU CONSTRUCTEUR :

LIEU DE CONSTRUCTION :

NOM OU DESIGNATION DE L'UNITE A CONSTRUIRE :

ARMATEUR :

Type et caractéristiques générales :

Matériau de construction :

Dimensions principales :

Port en lourd : Tonnage brut :

Cabines aménagées pour le transport de passagers

Installations frigorifiques pour % de la capacité totale

Autres installations :

.....

Appareil propulsif (type et puissance) :

Vitesse prévue aux essais : Lieu de livraison :

Commencement des premiers travaux de construction
ou de fabrication

Mise sur cale

Lancement ou mise à l'eau

Livraison⁽¹⁾

Date	Valeur ⁽¹⁾
.....
.....
.....
.....

Origine et valeur des parties de la fourniture acheminées par mer ou port de construction :
.....

Renseignements complémentaires :

.....

.....

.....

DATE ET SIGNATURE DU CHANTIER DE CONSTRUCTION

(1) La valeur finale à la livraison doit correspondre, au minimum, au prix de base fixé au marché de construction ou au prix de revient du navire à la livraison si celui-ci est supérieur à ce prix de base (cf. article 6, alinéa 5 de la "Police Française d'assurance maritime sur corps de navires en construction", imprimé du 20 décembre 1990, modifié le 1^{er} janvier 2002).



**Fédération Française
de l'Assurance**

www.ffa-assurance.fr