



ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES DE PÊCHE

Modèles de polices et de clauses
Versions françaises

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME

SUR CORPS DE NAVIRES DE PECHE

(Imprimé du 3 décembre 1986 modifié le 30 janvier 1992 et 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.

N°

Courtier :

Assuré :

Navire :

Durée des risques :

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I – ÉTENDUE 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 :

A – Corps et appareils moteurs :

- 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 ;
- 2°) **les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses aussières, ancrés et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ;
- 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.**

B – Armement spécial et matériel de pêche :

- 1°) leur perte totale et leur délaissement **consécutif à la perte totale ou au délaissement du navire.**
- 2°) leur contribution aux avaries communes et aux indemnités d'assistance, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de les préserver d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.

ARTICLE 2 – Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs sont **limités par événement** à un montant égal a :

- La valeur agréée du corps et des appareils moteurs pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1^{er} A ;
- La valeur d'assurance de l'armement spécial et du matériel de pêche pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1^{er} B.

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, à savoir : Directeurs, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques ;
- faute intentionnelle du patron de pêche ;
- vice propre, vétusté ;
- non respect des prescriptions et recommandations des constructeurs et fournisseurs ;
- action de vers, mollusques et autres parasites ;
- retraitement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;
- immobilisation ou retard du navire, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;
- 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.

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, autres que les navires ou bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré ;
- consécutifs aux faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre.

4°) Le coût du remorquage n'ayant pas le caractère d'une assistance maritime.

CHAPITRE II – TEMPS ET LIEUX DE L'ASSURANCE

ARTICLE 4 – Navigation et séjour

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques fixées par les conditions particulières, qu'il soit en exploitation ou en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

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 ses opérations commerciales habituelles, 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 – Navigation spéciale

Sauf déclaration préalable, le navire n'est pas garanti lorsque, à l'exception des cas d'assistance, il navigue en remorque en dehors des ports, rades, rivières et canaux.

ARTICLE 6 – Prolongation de l'assurance

Si à l'expiration de la police, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

CHAPITRE III – VALEUR D'ASSURANCE

ARTICLE 7

§ 1 – Valeur agréée du corps et des appareils moteurs.

La valeur agréée du navire est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation, sauf en cas de fraude, et sous réserve des dispositions des articles 22 et 25.

La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les lubrifiants en service, à l'exception de l'armement spécial et du matériel de pêche définis au § 2 du présent article.

Toute assurance faite séparément portant sur un élément compris dans la valeur agréée, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, le montant de cette valeur.

§ 2 – Valeur de l'armement spécial et du matériel de pêche.

a) L'armement spécial de pêche comprend les avances à l'équipage ainsi que tous approvisionnements tels que vivres, combustibles, lubrifiants (sauf ce qui est dit au § 1^{er}), sel, glace.

Les produits de pêche se substituent, en cours de pêche, à l'armement spécial, jusqu'à concurrence de la valeur assurée de cet armement.

b) Le matériel de pêche comprend, à l'exception des embarcations utilisées pour la pêche, tous engins et ustensiles servant essentiellement à la capture, au tri ou à l'entreposage des produits de pêche et qui ne sont pas liés au corps du navire d'une façon fixe et permanente.

c) Les sommes assurées sur armement spécial et matériel de pêche peuvent être modifiées dans le cours du contrat, à la volonté de l'assuré, mais elles doivent toujours, en cas de sinistre, être justifiées.

§ 3 – L'assurance sur bonne arrivée ou sur autres intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire, 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.

Il en est ainsi notamment de la date des dernières visites d'entretien du navire, ainsi que des brevets, certificats, permis et diplômes du personnel navigant.

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 pavillon du navire, de sa société de classification, toute modification, annulation ou retrait de sa cote.

ARTICLE 9 – Hypothèque

L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grévant 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.

ARTICLE 11 – Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire 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

1°) 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 objets assurés ;
- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

2°) L'assuré à l'obligation de conserver le recours des assureurs contre les chantiers de réparations.

ARTICLE 13 – Constatation et réparation des dommages

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

ARTICLE 14 – 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 (articles 8-2° et 8-3°)
- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 15 (article 10)
- la déchéance du droit à l'indemnité (article 13)
- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).

ARTICLE 15 – Modalités de paiement de la prime

La prime est payable à trente jours de la prise des risques.

Si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à la condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

- le premier quart, à trente jours de la prise des risques ;
- le deuxième quart, à trois mois de la prise des risques ;
- le troisième quart, à six mois de la prise des risques ;
- le quatrième quart, à neuf mois 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.

Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

Il est fait ristourne de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coque nue du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.

Le coût de la police et les taxes, droits et impôts 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.

ARTICLE 16 – Séjour au port

- 1°) Si au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour un séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours, les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.
- 2°) Si au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours. Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectuée des réparations à la charge des assureurs, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne, déduit du nombre total des journées de séjour. Il est précisé que le solde de ces nombres de journées doit, pour donner lieu à ristourne, atteindre les minima de durée prévus ci-dessus. Si des travaux sont effectués en même temps pour compte des assureurs et pour compte de l'assuré, la durée exacte de chaque catégorie de réparations sera déterminée à dire d'experts désignés en accord avec les assureurs.
- 3°) Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux ne sont pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.
- 4°) Les ristournes prévues aux paragraphes 1°) et 2°) du présent article ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne sont décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

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 ci-après :

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, 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 son égard 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 vente publique du navire ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.

En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.

En cas d'affrètement autre que coque nue du navire, l'assurance continue ses effets sauf convention contraire préalable et moyennant surprime s'il y a lieu.

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.

La police pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier trimestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 20 % par rapport aux prix en vigueur lors de la souscription de la police ; il sera fait, dans ce cas, ristourne de la prime proportionnellement au temps non couru. Le coefficient d'augmentation des prix sera, en cas de contestation, arbitré par la Chambre Syndicale des Réparateurs de Navires.

CHAPITRE V – CONSTATATION DES PERTES ET DOMMAGES

ARTICLE 18

Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contrairement avec leurs représentants au plus tard dans les huit jours de l'arrivée du navire à son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites ; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les huit jours de leur survenance.

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 devra leur fournir toutes les factures justifiant de l'entretien des biens assurés conformément aux prescriptions et recommandations des constructeurs et fournisseurs.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fut-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'événement, 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

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 des franchises, abattements pour âge et réductions pour différence du vieux au neuf indiqués aux conditions particulières.

L'âge du navire compte de la date de son premier permis de navigation ou, à défaut de justification de cette date du 1^{er} janvier de l'année de sa construction, jusqu'au jour de son entrée au port où s'effectuent les réparations.

Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il est opéré à forfait une réduction de moitié.

ARTICLE 20 – Avaries particulières

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2°) Les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.

3°) Avant toute décision relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

4°) Pendant le délai qui s'écoule entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à la condition que ce délai dépasse trois jours, les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées sont à la charge des assureurs.

5°) 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.

6°) 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 moindres 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, **sous réserve de leur accord préalable.**

7°) 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.

ARTICLE 21 – Délaissement

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

- perte totale ;
- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint la valeur agréée ;
- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- impossibilité de réparer. Toutefois, **ne pourra 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.**

L'armement spécial et le matériel de pêche ne peuvent donner lieu à délaissement que si le corps du navire lui-même donne lieu à délaissement et si, en outre, leur perte ou leur détérioration atteint les trois-quarts de leur valeur respective fixée dans la police ; toutefois, en cas de délaissement du corps, l'armement spécial et le matériel de pêche sacrifiés pour les opérations de sauvetage ou de renflouement sont toujours remboursés intégralement sans franchise.

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.

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.

L'armateur est dispensé d'établir un règlement de répartition sous les deux conditions conjointes suivantes :

a) que les frais qui seraient admissibles en avarie commune n'excèdent pas 2 % des valeurs assurées du corps, de l'armement spécial, et du matériel de pêche, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à deux mille euros.

b) et que la cargaison de pêche qui se trouvait à bord au moment de l'événement (non comprise la part substituée à l'armement transformable) n'excède pas 20 % des valeurs assurées du corps, de l'armement spécial et du matériel de pêche.

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.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième), ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Arbitraire Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

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 liquidation ou de redressement 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

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.

CHAPITRE IX – ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRES SUR UNE MEME POLICE

ARTICLE 29

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

SPECIMEN

**Clause additionnelle
à la Police Française d'Assurance Maritime
sur Corps de Navires de Pêche
(Imprimé du 3 décembre 1986 modifié le 30 janvier 1992
et le 1^{er} janvier 2002)**

Recours des passagers pour dommages matériels et corporels

ARTICLE 1 – Risques couverts

La présente extension aux Conditions Générales a pour unique objet la garantie, dans la limite du capital fixé à l'article 6 ci-dessous des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'Armateur, du Capitaine, des membres de l'équipage ainsi que des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement, qu'ils encourent à l'égard des passagers embarqués à bord de navires armés à la pêche et telle qu'elle résulte de l'article 32 de la loi n° 97.1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

Sont garantis :

- 1°) les recours pour faits de mort, de lésions corporelles ou de maladie ainsi que les recours pour dommages, pertes ou préjudices, exercés contre le navire assuré par des passagers transportés à titre gratuit, bénévole ou onéreux, lorsque ces recours sont exercés à raison des dommages causés par le ou les navire(s) désigné(s) au contrat, leurs appareils et accessoires et par le personnel de l'assuré dans l'exercice de ses fonctions, soit à bord soit lors des opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers ;
- 2°) les frais de procédures et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de prévenir ou de limiter les pertes, les dommages ou les préjudices garantis.

ARTICLE 2 – Risques exclus

Cette garantie ne s'étend pas :

- 1°) aux recours, quelle qu'en soit la nature, exercés par l'armateur, le Capitaine, les membres de l'équipage et les personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement - ou par leurs ayants-droit - quelque soit le fondement de leur action ;
- 2°) à tous recours exercés alors que le navire transportait, au moment du sinistre, un nombre de passagers supérieur à celui fixé par l'Autorité Administrative ;
- 3°) à tous recours exercés alors que le navire effectuait, au moment du sinistre, une navigation non prévue aux Conditions Particulières ou non autorisée par le permis de navigation ;
- 4°) aux réclamations résultant des faits à terre des membres de l'équipage ou de toute autre personne ;
- 5°) aux réclamations résultant des opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers lorsque celles-ci ne sont pas effectuées sous la responsabilité des personnes visées au premier alinéa de l'article premier.

ARTICLE 3 – Obligations de sécurité de l'assuré

L'assuré doit veiller au respect des règles de sécurité définies par l'Autorité Administrative.

ARTICLE 4 – Mesures conservatoires et mesures destinées à prévenir ou limiter le dommage

Outre les mesures conservatoires prévues à l'article 12 des Conditions Générales, en cas d'événement engageant la garantie des assureurs, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation.

ARTICLE 5 – Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner :

- la résiliation de la présente clause sous préavis de trois jours (article 3) ;
- la réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance (article 4).

ARTICLE 6 – Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1^{er} sont limités par événement au montant fixé aux conditions particulières.

Pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers, l'engagement financier des assureurs s'élève à la somme fixée au paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention Internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, telle que mentionnée à l'article 40 de la loi du 18 juin 1966 modifiée par la loi du 23 décembre 1986 soit 46.666 DTS par passager.

ARTICLE 7 – Limitation de responsabilité

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas l'exonération ou la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépasserait pas celui qui eût été à leur charge si lesdites exonérations ou limitations avaient été invoquées.

ARTICLE 8 – Dispositions générales

La présente garantie est régie par les dispositions de la Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires de Pêche et les Conditions Particulières du contrat d'assurance, en tant qu'elles n'y sont pas contrares.

26.03.1998

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES DE PÊCHE ARTISANALE

du 1^{er} octobre 2001, modifiée le 1^{er} janvier 2007

PRÉAMBULE – LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime et d'assurance fluviale et lacustre, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CONDITIONS GÉNÉRALES CHAPITRE I – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 1^{er} – Objet du contrat

Le présent contrat s'applique dans les conditions ci-après aux navires de pêche d'un tonnage inférieur à 150 tonneaux de jauge brute.

ARTICLE 2 – Risques couverts

A – Corps du navire et appareils moteurs :

Sont couverts tous les dommages, pertes, recours de tiers et dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

- 1°) **les dommages et les 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 ;
- 2°) **les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ;
- 3°) **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.**

B – Matériel de pêche et armement spécial

Sont garantis :

- 1°) la perte totale et le délaissement du matériel de pêche et de l'armement spécial **consécutifs à la perte totale ou au délaissement du navire**,
- 2°) la contribution du matériel de pêche et de l'armement spécial aux indemnités d'assistance, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de les préserver d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.

ARTICLE 3 – Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs pour l'ensemble des garanties énumérées à l'article 2 sont **limités par événement** à un montant égal à la valeur agréée du corps du navire, des appareils moteurs, des appareils radio, électroniques et informatiques, du matériel de pêche et de l'armement spécial, telle qu'elle est fixée aux Conditions Particulières.

ARTICLE 4 – 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 réquisitions ;
- pêche prohibée ou clandestine ;
- toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;
- faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ;
- faute intentionnelle du patron du navire ;
- usure normale, vétusté, défaut ou insuffisance d'entretien, vice propre ;
- non respect des prescriptions et recommandations des constructeurs et fournisseurs ;
- action des vers, mollusques, autres parasites, pollution des soutes imputable au fait ou à la faute de l'assuré ;
- retraitement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave de navire assuré ;
- immobilisation ou retard du navire, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;
- obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;
- dommages corporels ;
- vol partiel sauf s'il résulte de violences, d'effractions ou de bris constatés par expert ;
- vol du matériel de pêche et de l'armement spécial, sauf en cas de vol total du navire ;
- guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et de 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 ou autorités quelconques ;
- émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out ou autres faits analogues ;
- piraterie ;
- 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 la structure du 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 assuré du fait des 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.

3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :

- relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
- relatifs aux engagements contractuels de l'assuré ;
- relatifs au matériel de pêche ;
- 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 ;
- consécutifs aux faits quelconques de l'assuré ou de l'équipage, à terre.

4°) Le coût du remorquage n'ayant pas le caractère d'une assistance maritime.

CHAPITRE II – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 5 – Navigation et séjour

Le navire assuré est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques fixées par les conditions particulières.

Le navire assuré reste couvert :

- qu'il soit en exploitation, en séjour, à flot ou à sec,
- qu'il soit en chômage ou en réparation, en cale sèche, sur gril ou sur slip, ainsi que pendant les opérations de mise à sec, de lavage et de remise à l'eau,
- 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 ses opérations commerciales habituelles, 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 6 – Navigation spéciale

Sauf déclaration préalable, le navire n'est pas garanti lorsque, à l'exception des cas d'assistance, il navigue en remorque en dehors des ports, rades, rivières et canaux.

ARTICLE 7 – Prolongation de l'assurance

Si à l'expiration de la police, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avarie à leur charge, les risques couverts par la présente police sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

CHAPITRE III – VALEUR D'ASSURANCE

ARTICLE 8 – Valeur agréée

1°) La valeur agréée est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation, sauf en cas de fraude et sous réserve des dispositions de l'article 23.

2°) La valeur agréée comprend indivisément :

a) **Le corps du navire** : coque, aménagements y attenants, superstructures, vaigrage, appareils fixes, gouvernail, accessoires et dépendances.

b) **Les appareils moteurs** : organes moteurs mécaniques, électroniques et hydrauliques, propulseurs, réducteur inverseur, arbre intermédiaire d'accouplement, hélice et arbre porte hélice, treuils de pêche (moteurs et enrrouleurs), ainsi que tous accessoires nécessaires à leur fonctionnement.

c) **Les appareils radio, électroniques et informatiques** : tous appareils radio, électroniques et informatiques de navigation et d'aide à la pêche, non compris la tête et le tube télescopique du sonar utilisé uniquement comme aide à la pêche.

d) **Matériel de pêche et armement spécial** :

Matériel de pêche :

- Tous engins, ustensiles servant essentiellement à la capture, au tri et à l'entreposage des produits de pêche et qui ne sont pas liés au corps du navire d'une façon fixe et permanente.
- Tête et tube télescopique du sonar utilisé uniquement comme aide à la pêche.

Armement spécial :

- Avances à l'équipage, tous approvisionnements tels que vivres, combustibles, lubrifiants, sel, glace. Les produits de pêche se substituent, en cours de pêche, à l'armement spécial.

CHAPITRE IV – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

ARTICLE 9 – 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.**

Il en est ainsi notamment de la date des dernières visites d'entretien du navire, ainsi que des brevets, permis et diplômes du personnel navigant.

Le défaut de déclaration ou la déclaration inexacte de l'assuré entraîne la nullité de l'assurance. Toutefois, si l'assuré apporte la preuve de sa bonne foi, les assureurs restent garants du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'ils auraient dû percevoir, sauf les cas où ils établissent qu'ils n'auraient pas couvert les risques s'ils les avaient connus.

2°) **L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.**

Le défaut de déclaration de l'aggravation de risque, dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, entraîne la résiliation du contrat d'assurance. Toutefois, si l'assuré apporte la preuve de sa bonne foi, les assureurs restent garants du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'ils auraient dû percevoir, sauf les cas où ils établissent qu'ils n'auraient pas couvert les risques s'ils les avaient connus.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, les assureurs peuvent, soit résilier le contrat, soit exiger une augmentation de la prime.

ARTICLE 10 – Permis de navigation

L'assuré doit déclarer aux assureurs toute modification, suspension ou annulation du permis de navigation du navire assuré sous peine de déchéance du droit à l'indemnité.

ARTICLE 11 – Hypothèque

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

ARTICLE 12 – Prime

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus, sous peine de suspension ou de résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 16.

ARTICLE 13 – Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire 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.

En cas de manquement à cette obligation, les assureurs sont en droit de réduire en proportion l'indemnité d'assurance.

ARTICLE 14 – Mesures conservatoires

1°) En cas d'événements 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 objets assurés ;
- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

2°) L'assuré a l'obligation de conserver les recours des assureurs contre les chantiers de réparation.

En cas de manquement aux obligations visées dans le présent article, les assureurs sont en droit de réduire en proportion l'indemnité d'assurance.

ARTICLE 15 – Constatation et réparation des dommages

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

L'inexécution de cette obligation peut entraîner la déchéance du droit à l'indemnité.

ARTICLE 16 – Modalités de paiement de la prime

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'avoit 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 de retard.

Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

Il est fait ristourne de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coque nue du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.

Le coût de la police et les taxes, droits et impôts 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.

ARTICLE 17 – Nullité ou résiliation de l'assurance

Outre les cas prévus aux articles 9, 11, 12 et 16, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :

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 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 vente publique du navire ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.

En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.

En cas d'affrètement autre que coque nue du navire, l'assurance continue ses effets sauf convention contraire préalable et moyennant surprime s'il y a lieu.

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 DOMMAGES ET DES PERTES

ARTICLE 18

Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants au plus tard dans les huit jours de l'arrivée du navire à son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites ; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les huit jours de leur survenance.

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 devra leur fournir toutes les factures justifiant de l'entretien des biens assurés conformément aux prescriptions et recommandations des constructeurs et fournisseurs.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fut-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'événement, 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 – DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19

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 des franchises, abattements pour âge et réductions pour différence du vieux au neuf indiqués aux conditions particulières.

L'âge du navire compte de la date de son premier permis de navigation ou, à défaut de justification de cette date, du 1^{er} janvier de l'année de sa construction, jusqu'au jour de son entrée au port où s'effectuent les réparations.

Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il est opéré à forfait une réduction de moitié.

ARTICLE 20 – Avaries particulières

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2°) Les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.

3°) Avant toute décision relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

4°) Pendant le délai qui s'écoule entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à la condition que ce délai dépasse trois jours, les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées sont à la charge des assureurs.

5°) 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.

6°) 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 moindres 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, **sous réserve de leur accord préalable.**

7°) Les commissions d'avances de fond, 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.

8°) Pour les avaries particulières aux appareils moteurs visés à l'article 8-2°), il sera fait application d'un abattement pour dépréciation à dire d'experts sans que celui-ci ne puisse être inférieur à :

- 10 % pendant la première année de service,
- 15 % pendant la seconde année de service,
- 20 % pendant la troisième année de service,
- 30 % pendant la quatrième année de service,
- 40 % pendant la cinquième année de service,
- 50 % pendant la sixième année de service,
- 60 % pendant la septième année de service,
- 70 % pendant la huitième année de service,
- 80 % pendant la neuvième année de service et
- 90 % pendant la dixième année de service et plus.

Cet abattement ne se substitue pas aux franchises fixées aux conditions particulières et dont les montants sont toujours déduits dans le calcul de l'indemnité.

Il s'applique en fonction de l'âge initial de l'ensemble en avarie.

ARTICLE 21 – Délaissement

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

- perte totale ;
- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint la valeur agréée ;
- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- impossibilité de réparer ; toutefois, **ne pourra 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 matériel de pêche et l'armement spécial ne peuvent donner lieu à délaissement que si le corps du navire lui-même donne lieu à délaissement et si, en outre, leur perte ou leur détérioration atteint les trois quarts de leur valeur respective fixée dans la police ; toutefois, en cas de délaissement du corps, le matériel de pêche et l'armement spécial sacrifiés pour les opérations de sauvetage ou de renflouement sont toujours remboursés intégralement sans franchise.

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.

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 – 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 23 – Assistance

En cas d'assistance du 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 24 – 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.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième), ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

CHAPITRE VII – RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ

ARTICLE 25 – 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 des avaries, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de liquidation ou de redressement 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 – PROPOSITION DE PROCÉDURE

Article 26

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'apérition.

CHAPITRE IX – ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRES SUR UNE MÊME POLICE

Article 27

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

SPECIMEN

Avenant au contrat d'assurance relatif à l'assistance et au sauvetage (Convention dite de « Concarneau »)

L'assuré déclare adhérer à la Convention d'Assistance dite de « Concarneau » ci-annexée.

Il prend l'engagement, si le navire garanti par le présent contrat assiste un navire dont l'armateur aurait signé un avenant semblable au présent, que ce soit au titre de la Convention d'Assistance ci-annexée ou de la Convention d'Assistance dite de « Boulogne », de respecter intégralement, à l'égard de cet armateur, les clauses de la convention ci-annexée.

En considération de cet engagement, les assureurs garantissent le remboursement des frais d'assistance à tout navire de pêche assuré qui aura été remorqué par un navire appartenant à un armateur adhérent à l'une des deux conventions en vigueur. Dans tous les cas, il sera fait application des conditions prévues par la convention à laquelle aura souscrit l'assistant, même si l'assisté est signataire de l'autre convention. Ce remboursement se fera dans les conditions suivantes :

1° Sauf accord préalable de l'assureur intéressé, le navire assistant doit remorquer le navire assisté dans le port de refuge le plus proche. Au cas où le navire assisté n'y aurait pas été remorqué parce que les réparations y auraient été impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs acceptent d'indemniser le remorquage soit dans le port d'armement, soit dans le port français le plus proche où les réparations seraient possibles à un prix égal ou inférieur à celui du port d'armement.

Toutefois, l'indemnité d'assistance réglée par un navire assuré aux conditions franc d'avaries particulières absolument ou perte totale n'est remboursée par les assureurs qu'en fonction de la distance au port de refuge le plus proche, quelle que soit la distance effective du remorquage.

2° Les indemnités allouées par la Convention du navire assistant seront considérées par les assureurs comme forfaitaires et transactionnelles. Toutefois, il est convenu que :

1° *Pour tous navires, s'il existe à bord du navire assuré du matériel qui n'est pas la propriété de l'armateur,*

2° *Pour les navires d'une puissance inférieure ou égale à 300 Kw (407,6 CV), si les valeurs couvertes sur les postes Armement et/ou Produits de Pêche et Engins et Matériel de Pêche ne sont pas au moins égales, pour tonneau de jauge brute, à 200 fois le coefficient général d'indexation en vigueur prévu par le Titre III (6°) de la Convention.*

L'indemnité telle qu'elle résultera de l'application de la Convention du navire assistant sera remboursée proportionnellement aux valeurs assurées dans les conditions de l'article 25 de la police.

3° Panne d'appareil propulsif :

a) En cas d'assistance nécessitée par une panne de l'appareil propulsif non consécutive à un événement de navigation, les assureurs ne participeront au remboursement de l'indemnité due par eux que dans la proportion de :

- 90 % pour la première assistance,

- 25 % pour la seconde assistance,

- la troisième assistance, ainsi que les suivantes, ne seront pas indemnisées par les assureurs.

b) Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux navires munis d'un moteur d'une puissance supérieure à 300 Kw (407,6 CV).

4° L'indemnité à la charge des assureurs, telle qu'elle apparaîtra après l'application de la Convention et des dispositions contractuelles ci-dessus stipulées, sera remboursée aux 9/10e pour les navires d'une puissance égale ou inférieure à 300 Kw (407,6 CV), sans que le 1/10e laissé à la charge de l'assuré puisse excéder 850 fois le coefficient général d'indexation en vigueur prévu par le Titre III (6°) de la Convention.

5° En cas de "sauvetage d'un navire en perdition", l'indemnité fixée sera remboursée par les assureurs suivant les conditions de la police.

En considération de ces engagements :

L'UNE OU L'AUTRE DES CONVENTIONS D'ASSISTANCE CONSTITUE, EN TANT QUE DE BESOIN, STIPULATION AU PROFIT DU NAVIRE ASSISTÉ ET DE SES ASSUREURS, QUI POURRONT S'EN PRÉVALOIR A L'ÉGARD DE L'ASSURÉ-ASSISTANT.

Dans toutes les procédures, mesures conservatoires ou mesures d'instruction nécessitées par une assistance, ou un sauvetage, l'assuré assisté devra agir de concert avec son assureur. En cas de non-exécution de cette disposition l'assureur pourra refuser le remboursement de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

Les dispositions des Conditions Générales de la police contraires aux stipulations du présent avenant sont annulées.

CONVENTION D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE dite de « CONCARNEAU »

LA PRÉSENTE CONVENTION S'APPLIQUE AUX NAVIRES DE PÊCHE
D'UNE PUISSANCE MOTRICE INFÉRIEURE A 900 CV (662 KW)

CHAPITRE I**BARÈME FIXANT L'INDEMNISATION DES NAVIRES DE PÊCHE EN CAS D'ASSISTANCE EN MER
CONSTITUÉE PAR UNE OPÉRATION DE REMORQUAGE ET CONSÉCUTIVE A UN ACCIDENT OU FORTUNE DE MER**

TITRE I – Tout fait d'assistance en mer ayant eu un résultat utile sous forme d'un remorquage donne lieu à l'indemnisation prévue par la présente Convention ; aucune indemnisation n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile (condition "no cure no pay").

L'indemnité d'assistance qui résulte de l'application de la présente Convention tient compte de tous les éléments énumérés par l'article 16 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

Elle couvre donc :

1° LE DÉDOMMAGEMENT DES PERTES SUBIES ET DES FRAIS ENGAGÉS PAR L'ASSISTANT, ET NOTAMMENT :

- la perte de pêche ;
- les dépenses de combustibles, gages, vivres, glace, etc. ;
- les avaries éventuelles du navire assistant et l'immobilisation au port pouvant en résulter (comme il est dit au titre IV, paragraphe b) ;
- les pertes et usures des câbles prêtés par le navire assistant.

2° LE SERVICE RENDU (peines et soins du navire assistant au cours de l'intervention).

Conformément à l'article 10 de la loi précitée, elle ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

TITRE II – Il est indispensable que, dans son rapport de mer, chaque patron précise :

1° **Pour le navire en difficulté** : Position au moment de l'émission de son appel et au moment de la prise en remorque.

2° **Pour le navire assistant** :

- a) Position au moment où il rentre son chalut, ou au moment où il déroute (date et heure) ;
- b) Position au moment de la prise en remorque (date et heure) ;
- c) Date et heure de départ pour la marée au cours de laquelle a lieu l'opération.

TITRE III – **CALCUL DE L'INDEMNITÉ** – Ce calcul se fait de la façon suivante :

- 1° Déterminer l'indemnité de base du paragraphe A ci-dessous ;
- 2° Multiplier cette indemnité par le coefficient prévu au paragraphe B ci-dessous ;
- 3° Ajouter au chiffre obtenu l'indemnité de retour sur les lieux de pêche du paragraphe C ci-dessous ;
- 4° Ajouter ensuite, le cas échéant, les indemnités d'immobilisation prévues aux alinéas a), b) et d) du paragraphe D ci-dessous.
- 5° Multiplier le résultat de cette addition par le coefficient de puissance du paragraphe E ci-dessous ;
- 6° Multiplier ce dernier résultat par le coefficient général d'indexation en vigueur, fixé chaque année par accord entre les organisations professionnelles ;
- 7° Multiplier le chiffre ainsi obtenu par 1,20 pour usure des câbles ;
- 8° Ajouter éventuellement la réparation des avaries subies par le navire assistant ;
- 9° Ajouter éventuellement l'indemnité d'immobilisation au port prévue à l'alinéa c) du paragraphe D ci-dessous.

LE RÉSULTAT AINSI OBTENU CONSTITUE L'INDEMNITÉ D'ASSISTANCE DÉFINIE AU TITRE I.

A – Indemnité de base - Elle est calculée comme suit :

- 1° 0,91 euro par mille de déroutement effectif.
- 2° 4,57 euros par mille pour les cinq premiers milles parcourus à la remorque.
- 3° a) 1,22 euro par mille pour les 45 milles suivants.
b) 0,91 euro par mille supplémentaire de 50 à 400 milles.
c) 0,61 euro par mille supplémentaire de 400 à 600 milles.
d) 0,30 euro par mille supplémentaire au-delà de 600 milles.
- 4° Au chiffre obtenu par l'addition des résultats des calculs prévus aux paragraphes 2 et 3 est appliqué le coefficient :
a) 1 en cas de temps normal ;
b) 1,25 en cas de mauvais temps, à partir de la force 6 Beaufort ;
c) 1,75 en cas de gros mauvais temps, à partir de la force 9 Beaufort.

Si le temps varie pendant le remorquage, c'est le coefficient moyen obtenu par interpolation qui est retenu.

B – Coefficients - Pour tenir compte du temps écoulé depuis le début de la marée jusqu'au début de l'assistance, l'indemnité de base est multipliée par le coefficient suivant correspondant à ce temps arrondi au nombre entier de jours le plus proche.

Nombre de Jours : de 1 à 10 coefficient 1.
11 et 12 coefficient 0,95.
plus de 12 jours coefficient 0,90.

Ces coefficients sont établis pour une durée moyenne de marée de l'assistant de 14 jours. Si la durée de la marée est différente de 14 jours, une équivalence devra être calculée entre le nombre de jours écoulés jusqu'au jour de l'assistance et l'un des nombres de jours du tableau ci-dessus.

Ce calcul se fera de la façon suivante :

Multiplier par 14 le nombre de jours écoulés depuis le début de la marée et diviser ce produit par la durée moyenne de la marée du bâtiment assistant. Le coefficient applicable est celui correspondant au nombre ainsi obtenu.

C - Retour sur les lieux de pêche - L'indemnité de retour sur les lieux de pêche est égale à 0,61 euro par mille du port de refuge au point quitté pour porter assistance. Elle est multipliée par le coefficient suivant correspondant au temps écoulé depuis le début de la marée jusqu'au début de l'assistance arrondi au nombre entier de jours le plus proche.

Nombre de jours : de 1 à 5	Coefficient 1	Nombre de jours : 10	Coefficient 0,30
— — 6	— 0,98	— — 11	— 0,15
— — 7	— 0,94	— — 12	— 0,07
— — 8	— 0,84	— — 13	— 0,03
— — 9	— 0,65	— — 14	— 0

Interpoler les coefficients ci-dessus entre deux jours entiers consécutifs.

Si la durée moyenne de la marée est différente de 14 jours, le calcul du coefficient qui convient se fait comme précédemment dit au paragraphe B.

Nota - Lorsqu'un navire remorque un autre navire dans un port étranger à son Quartier et où il ne livre pas sa pêche, le retour sur les lieux de pêche est affecté des coefficients suivants (qui remplacent les coefficients précédents) :
de 1 à 12 jours coefficient 1,
plus de 12 jours coefficient 0,80.

D - Immobilisation au port - Attente en mer - Les immobilisations au port du fait de l'assistance ou les attentes en mer prévues au titre IV sont indemnisées s'il y a lieu comme suit :

- 38,11 euros par demi-journée d'immobilisation au port pour les premières 24 heures.
- 30,49 euros par demi-journée pour les jours suivants.
Toute demi-journée commencée est comptée en totalité.
- Cependant, quand l'immobilisation au port dépasse 7 jours, l'indemnité de manque à gagner est calculée sur justifications couvrant la période des 2 marées ayant précédé celle de l'événement et des 2 marées l'ayant suivi, sur la base du produit moyen par jour d'exploitation après déduction des frais non exposés.
- Attente en mer : 3,05 euros et/ou 6,10 euros de l'heure avec maximum de 73,18 euros ainsi qu'il est précisé au titre IV, paragraphes c) et d).

E - Coefficients de puissance - Pour proportionner l'indemnité au tonnage de l'assistant, les coefficients ci-dessous variables suivant la puissance de son moteur (puissance effective) seront utilisés :

a) 1,00	lorsque la puissance est inférieure à	35 CV	j) 2,00	lorsque la puissance est comprise entre	250 et 299 CV
b) 1,15	lorsque la puissance est comprise entre	35 et 49 CV	k) 2,15	—	300 et 349 CV
c) 1,22	—	50 et 74 CV	l) 2,30	—	350 et 399 CV
d) 1,30	—	75 et 100 CV	m) 2,40	—	400 et 499 CV
e) 1,40	—	101 et 124 CV	n) 2,55	—	450 et 499 CV
f) 1,50	—	125 et 149 CV	o) 2,75	—	500 et 599 CV
g) 1,60	—	150 et 174 CV	p) 3,00	—	600 et 699 CV
h) 1,70	—	175 et 199 CV	q) 3,25	—	700 et 799 CV
i) 1,85	—	200 et 249 CV	r) 3,40	—	800 et 899 CV

Il est rappelé que 1 CV égale 0,736 Kw.

F - Cas des marées égales ou inférieures à 4 jours - Pour les navires dont la durée moyenne des marées est égale ou inférieure à 4 jours, le coefficient de marée prévu au paragraphe B et le coefficient de retour sur les lieux de pêche prévu au paragraphe C sont toujours pris égaux à 1.

Le reste du calcul demeure le même que dans le cas général.

TITRE IV - **IMMOBILISATION AU PORT - AVARIES AU COURS DE L'ASSISTANCE - ATTENTE - DURÉE DE LA MARÉE - DÉROUTEMENT :**

- L'immobilisation au port doit être justifiée uniquement par des nécessités nautiques ou administratives.
- La réparation des avaries subies par l'assistant, imputées à l'assistance et admises contradictoirement comme telles, doit être faite dans le délai minimum.
La perte de temps résultant de ces réparations fixée par les experts est considérée comme immobilisation au port et elle est indemnisée comme prévu au paragraphe D du titre III même en cas d'application du paragraphe F du titre III.
- Si pour une raison majeure le navire assistant est obligé d'attendre la rentrée au port, l'indemnité correspondante sera de 3,05 euros par heure, mais ne pourra jamais excéder 73,18 euros.
- Si en raison de nécessités nautiques le navire assistant est obligé d'attendre en mer avant de passer ou de repasser la remorque en cas de rupture, l'indemnité correspondante sera de 6,10 euros par heure. Toutefois l'indemnité de chaque attente ne pourra excéder 73,18 euros.
- La durée d'une marée est le temps qui s'écoule du départ au retour au port, arrondi au nombre entier de jours le plus proche.

La durée moyenne de la marée de l'assistant est établie sur la base de ses marées normales, sur les mêmes lieux de pêche, pendant trois marées précédant (ou à défaut suivant) celle de l'assistance. Si cela ne peut se faire, elle est basée sur trois marées normales de bateaux similaires pratiquant la même pêche.

f) On entend par déroutement effectif la différence entre :

- le nombre de milles parcourus par l'assistant depuis le point où il a quitté sa route, jusqu'à la fin de l'assistance au port de refuge, augmenté éventuellement de la distance à parcourir jusqu'au port de livraison de sa pêche ;
- et le nombre des milles séparant le point de départ de l'assistant du port de vente de sa pêche.

Cependant, ce déroutement effectif sera au maximum égal au nombre de milles parcourus par l'assistant pour rejoindre l'assisté.

CHAPITRE II
SAUVETAGE DES NAVIRES EN PERDITION

Dans le cas d'un navire en perdition, le barème ci-dessus ne s'applique pas.

ON ENTEND PAR "NAVIRE EN PERDITION" TOUT BATIMENT QUI A ÉCHAPPÉ À L'ACTION ET AU POUVOIR DE SON ÉQUIPAGE ET SE TROUVE MENACÉ D'UNE PERTE IMMINENTE.

CHAPITRE III
PROCÉDURE ET ARBITRAGE

- A. - Les indemnités seront calculées par les représentants du navire assisté, du navire assistant et des assureurs, dans le port d'armement du navire assistant.
- B. - Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le principe ou les modalités d'application de la présente Convention, le différend est soumis à l'arbitrage de l'administrateur des Affaires Maritimes, Chef du Quartier du navire assistant, qui décide sans appel ni pourvoi. LES PARTIES S'ENGAGENT À ADOPTER LA FORMULE DE COMPROMIS CI-ANNEXÉE, À LA SIGNER ET À EN RESPECTER LES TERMES ET LES CLAUSES.
- Si l'Administrateur des Affaires Maritimes estime nécessaire de se faire assister par un ou plusieurs experts techniques, il lui appartient de les désigner, les frais et honoraires rémunérant leur intervention étant supportés par moitié par chacune des parties.
- C. - Si l'Administrateur des Affaires Maritimes juge que le navire assisté était en perdition, le barème, conformément au chapitre II de la Convention, ne s'applique pas et si les parties ne peuvent se concilier pour la fixation amiable de l'indemnité de sauvetage, elles doivent alors soumettre leur différend à un Tribunal Arbitral qui décidera comme amiable compositeur sans appel ni pourvoi.
- À cet effet, chaque partie désignera un arbitre. En cas de partage d'opinions les arbitres s'en adjoindront un autre pour les départager. Faut pour les arbitres de s'entendre sur le choix d'un tiers arbitre, il sera pourvu à sa nomination par le Président du Tribunal de Commerce dont dépend le navire assistant, et ce, à la requête de la partie la plus diligente.
- D. - En cas de non-exécution d'une décision arbitrale rendue en application des paragraphes B ou C du présent chapitre, la partie défaillante supportera les frais de procédure d'exécution, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient, éventuellement, être la conséquence de sa carence.

CHAPITRE IV

Cette Convention élaborée par les armateurs à la pêche dont les navires sont armés à la part peut également s'appliquer aux navires armés au minimum garanti ;

Tout armateur armant à la pêche au salaire minimum garanti peut adhérer à la Convention ; il souscrit, dès lors, aux mêmes obligations et bénéficie des mêmes avantages que les autres armateurs adhérents.

ANNEXE à la Convention dite de « Concarneau »

FORMULE DE COMPROMIS, EN NOMINATION D'ARBITRE

Faits (rappeler ici, sommairement, les faits qui motivent l'arbitrage).

Article premier - En application des dispositions du chapitre III de la Convention d'Assistance et de Sauvetage dont le texte est annexé à la police d'assurance de chacune des parties, l'Armement du et l'Armement du prennent comme arbitre unique et amiable compositeur M. Administrateur des Affaires Maritimes. Chef du Quartier de

Article 2 - L'arbitre a pour mission :

- a) de dire s'il y a eu assistance au sens de la loi du 7 juillet 1967, sans toutefois que le navire ait été en "perdition" suivant la définition donnée de cette expression par le chapitre II de la Convention ;
- b) de fixer alors les éléments du calcul de l'indemnité prévue par ladite Convention.

Article 3 - Si l'arbitre juge que le navire était en perdition, il en fait constatation, ce qui met fin à sa mission. Conformément au chapitre II de la Convention, le barème cesse, en effet, d'être applicable et si les parties ne peuvent se concilier pour, la fixation amiable de l'indemnité de sauvetage, elles doivent alors soumettre le différend au tribunal arbitral dont la constitution est prévue au chapitre III paragraphe C, de la Convention.

Article 4 - Pour l'accomplissement de sa mission définie aux articles 2 et 3, si l'arbitre estime nécessaire de se faire assister par un ou plusieurs experts techniques, il lui appartient de les désigner, les frais et honoraires rémunérant leur intervention étant supportés par moitié par chacune des parties.

Article 5 - L'arbitre n'est lié par aucune des formes de la procédure légale. Il est dispensé des formalités prévues par le Nouveau Code de Procédure Civile et notamment par les articles 1 477 à 1 491.

Article 6 - L'arbitre est dispensé de déposer sa sentence et les parties reconnaissent que cette sentence leur a été notifiée par le seul fait qu'il leur en a été remis un exemplaire.

Article 7 - La sentence arbitrale rendue est définitive. Les parties renoncent à l'attaquer par des voies quelconques de recours tels que : appels, oppositions, pourvois en cassation, requêtes civiles.

Article 8 - L'arbitre statue sur pièces et documents, après avoir entendu contradictoirement les parties.

Article 9 - L'arbitre doit rendre sa sentence dans le délai d'un mois à partir du moment où les parties lui ont remis leur dossier complet.

Dans le cas où des renseignements complémentaires sont demandés par l'arbitre le délai ci-dessus est prolongé d'un mois au maximum à partir du jour de la réception des renseignements complémentaires.

Fait à

en triple exemplaire,

Le

Avenant au contrat d'assurance relatif à l'assistance et au sauvetage (Convention dite de « Boulogne »)

L'assuré déclare adhérer à la Convention d'Assistance dite de « Boulogne » ci-annexée.

Il prend l'engagement, si le navire garanti par le présent contrat assiste un navire dont l'armateur aurait signé un avenant semblable au présent, que ce soit au titre de la Convention d'Assistance ci-annexée ou de la Convention d'Assistance dite de « Concarneau », de respecter intégralement, à l'égard de cet armateur, les clauses de la convention ci-annexée.

En considération de cet engagement, les assureurs garantissent le remboursement des frais d'assistance à tout navire de pêche assuré qui aura été remorqué par un navire appartenant à un armateur adhérent à l'une des deux conventions en vigueur. Dans tous les cas, il sera fait application des conditions prévues par la convention à laquelle aura souscrit l'assistant, même si l'assisté est signataire de l'autre convention. Ce remboursement se fera dans les conditions suivantes :

1° Sauf accord préalable de l'assureur intéressé, le navire assistant doit remorquer le navire assisté dans le port de refuge le plus proche. Au cas où le navire assisté n'y aurait pas été remorqué parce que les réparations y auraient été impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs acceptent d'indemniser le remorquage soit dans le port d'armement, soit dans le port français le plus proche où les réparations seraient possibles à un prix égal ou inférieur à celui du port d'armement.

Toutefois, l'indemnité d'assistance réglée par un navire assuré aux conditions franc d'avaries particulières absolument ou perte totale n'est remboursée par les assureurs qu'en fonction de la distance au port de refuge le plus proche, quelle que soit la distance effective du remorquage.

2° Les indemnités allouées par la Convention du navire assistant seront considérées comme forfaitaires et transactionnelles. Toutefois, il est convenu que s'il existe à bord du navire assuré du matériel qui n'est pas la propriété de l'armateur, l'indemnité telle qu'elle résultera de l'application de la Convention du navire assistant, sera remboursée proportionnellement aux valeurs assurées dans les conditions de l'article 27 de la police.

3° L'indemnité à la charge des assureurs telle qu'elle apparaîtra après application de la Convention adéquate sera remboursée à l'assuré aux 10/10^e.

4° En cas de « sauvetage d'un navire en perdition », l'indemnité fixée sera remboursée par les assureurs suivant les conditions de la police.

En considération de ces engagements :

L'UNE OU L'AUTRE DES CONVENTIONS D'ASSISTANCE CONSTITUE, EN TANT QUE DE BESOIN, STIPULATION AU PROFIT DU NAVIRE ASSISTÉ ET DE SES ASSUREURS, QUI POURRONT S'EN PRÉVALOIR A L'ÉGARD DE L'ASSURÉ-ASSISTANT.

Dans toutes les procédures, mesures conservatoires ou mesures d'instruction nécessitées par une assistance ou un sauvetage, l'assuré assisté devra agir de concert avec son assureur. En cas de non-exécution de cette disposition, l'assureur pourra refuser le remboursement de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

Les dispositions des Conditions Générales de la police contraires aux stipulations du présent avenant sont annulées.

CONVENTION D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE dite de « BOULOGNE »

LA PRÉSENTE CONVENTION S'APPLIQUE AUX NAVIRES DE PÊCHE D'UNE PUISSANCE MOTRICE SUPÉRIEURE A 700 CV (515 KW)

CHAPITRE I. – PRÉAMBULE

Toute assistance rendue sous la forme d'un remorquage ayant eu un résultat utile donne lieu à l'indemnisation prévue par la présente Convention.

L'indemnité d'assistance qui résulte de l'application de la présente Convention tient compte de tous les éléments énumérés par l'article 16 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. Elle couvre donc notamment toutes les pertes subies et tous les frais exposés par l'assistant. En tout état de cause elle ne peut être d'un montant supérieur à la valeur des choses sauvées.

CHAPITRE II. – CALCUL DE L'INDEMNITÉ D'ASSISTANCE

L'indemnité d'assistance est la somme de trois postes :

- « X » : Compensation de la perte de pêche et remboursement des frais d'exploitation, évalués par comparaison.
- « Y » : Rémunération de service rendu, calculée par un barème.
- « Z » : Compensation des dommages subis par l'assistant.

Article Premier. – Le calcul de l'indemnité d'assistance est effectué par les opérations suivantes :

- a) Faire la somme « V » des produits des ventes de référence (voir article 2).
- b) Déterminer le temps sur les lieux de pêche correspondant « H » (voir article 3).
- c) Diviser « V » par « H » pour obtenir le produit horaire moyen « Q ».
- d) Calculer le temps perdu « T » (voir article 4).
- e) Multiplier « Q » par « T » pour obtenir le montant du poste « X » représentant la compensation de la perte de pêche et le remboursement des frais d'exploitation de l'assistant.
- f) Multiplier l'indemnité horaire "I" (voir article 5) par la durée du remorquage (voir article 6) et par le coefficient météorologique « m » (voir article 7), ce qui donne le montant de la rémunération de service rendu « Y ».
- g) Ajouter la détérioration du matériel de remorque et, s'il y a lieu, le coût des dommages de l'assistant (voir article 8) ainsi que l'indemnité d'immobilisation correspondante (voir article 9), constituant le poste « Z ».
- h) Additionner les postes « X », « Y » et « Z » pour obtenir le montant total de l'indemnité d'assistance.

Article 2. – Le terme « V » est le produit brut, attesté par les bulletins de criée, des ventes du navire assistant réalisées :

- soit à l'issue de trois marées encadrant l'événement (les deux marées le précédant et celle le suivant).
 - soit dans la période de 60 jours centrée sur le début de l'assistance,
- si le navire assistant a, au cours de ces marées ou de cette période pratiqué le même genre de pêche.

A défaut, « V » est le produit des ventes des navires similaires ayant pratiqué la même pêche que lui, réalisées dans la période de 20 jours centrée sur le début de l'assistance.

Par convention, il n'est pas tenu compte des frais de déchargement et de vente du poisson ni de l'usure des engins de pêche.

Article 3. – Le terme « H » est le nombre total d'heures sur les lieux de pêche correspondant aux marées de référence, obtenu en retranchant au temps de mer les trajets d'aller et de retour.

Article 4. – Le terme « T » est le nombre d'heures perdues par l'assistant, en tenant compte du fait que les trajets improductifs grèvent la marée d'autant plus lourdement qu'elle est écourtée. Il est obtenu par la formule :

$$T = A + R - 2 \times p \times R$$

dans laquelle :

- « A » est le nombre d'heures décompté du moment initial où l'assistant a quitté sa route ou sa pêche jusqu'à l'arrivée à son port de vente s'il y revient, ou à ses lieux de pêche s'il s'y rend après le remorquage, déduction faite dans ce dernier cas, s'il y a lieu, du tronçon de trajet direct non parcouru.
- « R » est le nombre d'heures de trajet direct en route libre que l'assistant aurait mis du point initial où il a quitté sa route ou sa pêche jusqu'à son port de vente, dans le cas où il y est revenu après le remorquage. « R » est nul si, après le remorquage, l'assistant s'est rendu sur ses lieux de pêche.
- « p » est le rapport de la durée de la marée de l'événement à la durée moyenne des marées normales prises comme références, en limitant par convention sa valeur maximum à 1. La durée de la "marée" est le temps écoulé du départ en mer au retour au port de vente.

Article 5. – l'indemnité horaire « I » est donnée par la formule suivante où « W » désigne la puissance en CV du navire assistant et où « Kb » est le coefficient d'indexation en vigueur fixé chaque année :

$$I \text{ (euros)} = \frac{W}{100} \times \frac{8,5 W + 16 475}{W + 350} \times Kb \times \frac{1}{6,55957}$$

Article 6. – La durée du remorquage est décomptée par heures du moment où la remorque est établie jusqu'au moment où elle est larguée. Cependant, en cas de durée inférieure à 12 heures, c'est sur une durée fictive de 12 heures qu'est établi le calcul.

Article 7. – Le coefficient météorologique « m » est basé sur l'échelle de BEAUFORT d'après la correspondance ci-dessous :

	Coefficient
- Forces 0, 1, 2 (calme ou légère brise, mer belle)	} 1
- Force 3 (petite brise, mer peu agitée)	
- Force 4 (jolie brise, mer peu agitée)	} 1,3
- Force 5 (bonne brise, mer agitée)	
- Force 6 (vent frais, mer forte)	} 1,75
- Force 7 (grand frais, mer forte)	
- Force 8 (coup de vent, mer très forte)	} 2,2
- Force 9 (fort coup de vent, mer très forte)	
- Force 10 (tempête, mer grosse) et au-dessus 3	3

La brume épaisse par temps calme est affectée d'un coefficient de 1,3.

Comme le temps varie en général pendant le remorquage, le coefficient « m » retenu est le coefficient moyen obtenu par interpolation.

Ce sont les renseignements de la Météorologie Nationale, tirés des observations de navires et de stations sélectionnés, qui font foi en cas de désaccord.

Article 8. – La détérioration de la remorque est évaluée forfaitairement à 25 % de la rémunération de service rendu (poste « Y »).

Les dommages éventuels subis par l'assistant et imputés à l'assistance doivent être constatés contradictoirement et leur coût évalué par expertise dans le délai minimum.

Article 9. – Si les dommages, objet du deuxième alinéa de l'article 8, entraînent une immobilisation au port de l'assistant, la durée de celle-ci doit être déterminée par les experts.

La perte d'exploitation résultant de cette immobilisation est calculée sur la base des ventes des bateaux similaires pratiquant la même pêche pendant une période d'exploitation couvrant la durée de l'immobilisation, attestées par les bulletins de criée.

Les frais non exposés qui doivent être déduits (déchargement et vente du poisson, combustible, lubrifiant, glace, usure des engins de pêche, etc.) sont évalués forfaitairement à 30 % du produit des ventes, frais auxquels il faut ajouter les salaires d'équipage économisés, s'il y a lieu.

CHAPITRE III. – SAUVETAGE DES NAVIRES EN PERDITION

Dans le cas d'un navire en perdition, la Convention ci-dessus ne s'applique pas.

On entend par "navire en perdition" tout bâtiment qui se trouve menacé d'une perte imminente et qui a échappé à l'action et au pouvoir de son équipage.

CHAPITRE IV. – ARBITRAGE

Si un différend surgit entre les parties à raison de la présente Convention, ce différend est soumis à un Tribunal Arbitral qui décide comme amiable compositeur sans appel. À cet effet, chaque partie désignera un arbitre. L'armateur du navire assisté devra cependant avoir au préalable obtenu, sur le nom de cet arbitre, l'accord de ses assureurs qui apposeront leur visa sur le compromis d'arbitrage. En cas de partage d'opinions, les arbitres s'en adjoindront un autre pour les départager. Faute pour les arbitres de s'entendre sur le choix d'un tiers arbitre, il sera pourvu à sa nomination par le Président du Tribunal de Commerce du port d'armement du navire assisté, et ce, à la requête de la partie la plus diligente.

LES PARTIES S'ENGAGENT, EN CAS D'ARBITRAGE, À ADOPTER LA FORMULE DE COMPROMIS CI-ANNEXÉE, À LA SIGNER ET À EN RESPECTER LES TERMES ET CLAUSES.

En cas de non-exécution d'une décision arbitrale rendue en application des dispositions précédentes, la partie défaillante supportera les frais de la procédure d'exécution sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient, éventuellement, être la conséquence de sa carence.

ANNEXE à la Convention dite de « Boulogne »

FORMULE DE COMPROMIS, EN NOMINATION D'ARBITRES

Faits (rappeler ici, sommairement, les faits qui motivent l'arbitrage)

Article Premier. – En application des dispositions du chapitre IV de la Convention d'Assistance dont elles sont signataires, les parties désignent respectivement comme arbitres amiables compositeurs :

- l'Armement du chalutier X...
Monsieur
- l'Armement du chalutier Y...
Monsieur

Article 2. – Les arbitres ont pour mission :

- a) de dire s'il y a eu assistance au sens de la loi du 7 juillet 1967, sans toutefois que le navire ait été "en perdition" suivant la définition donnée de cette expression par le chapitre III de la Convention, et si cette assistance a bien été rendue sous la forme d'un remorquage ;
- b) de fixer, en fonction des éléments de calcul prévus par ladite Convention, et exclusivement en fonction de ces éléments, le montant de l'indemnité d'assistance.

Article 3. – Si les arbitres jugent que le navire était "en perdition" ou que l'assistance n'a pas été rendue sous la forme d'un remorquage, ils en font constatation, ce qui met fin à leur mission. Il appartient alors aux parties de soumettre leur litige à la juridiction compétente, à moins qu'elles ne soient d'accord pour confier aux arbitres déjà désignés un complément de mission leur permettant de fixer l'indemnité d'assistance.

Article 4. – Si les deux arbitres désignés par les parties sont, après discussion, d'opinions partagées, ils désignent un tiers arbitre. S'ils ne peuvent se mettre d'accord sur le nom de ce tiers arbitre, ils en avisent aussitôt les parties et il appartiendra alors à la plus diligente d'entre elles de demander la nomination du tiers arbitre au Président du Tribunal de Commerce dont dépend le navire assisté. La mission impartie aux arbitres par les articles 2 et 3 ci-dessus est également dévolue au tiers arbitre. Ce dernier, de la même façon, est concerné par les dispositions visant "les arbitres".

Article 5. – Les arbitres ne sont liés par aucune des formes de la procédure légale. Ils sont dispensés des formalités prévues par le Nouveau Code de Procédure Civile, étant seulement astreints aux obligations énoncées aux articles 7 et 8 ci-dessous.

Les arbitres notifient notamment leur sentence aux parties par une simple lettre recommandée à la poste.

Article 6. – La sentence arbitrale rendue est définitive, les parties renonçant à l'attaquer par voie d'appel.

Article 7. – Les arbitres, après enquête effectuée à leur diligence, doivent avant de statuer, entendre contradictoirement les parties.

Article 8. – Les arbitres doivent rendre leur sentence dans le délai de deux mois à partir du moment où les parties leur ont remis leur dossier complet. Ce délai est doublé en cas de désignation d'un tiers arbitre.

Si les arbitres demandent des renseignements complémentaires, les délais ci-dessus sont prolongés d'un mois supplémentaire courant du jour de la réception de ces renseignements par le tribunal arbitral.

Article 9. – Les honoraires et frais de l'arbitrage sont supportés par moitié par chacune des parties.

Fait à _____ en deux originaux, Le _____

Signature de l'armateur
du navire assistant :

Signature de l'armateur
du navire assisté :

Visa des assureurs
du navire assisté :



**Fédération Française
de l'Assurance**

www.ffa-assurance.fr