

N° 74

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 décembre 1966.

PROJET DE LOI

sur les assurances maritimes,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,
Premier Ministre,

PAR M. JEAN FOYER,
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

PAR M. PIERRE BILLOTTE,
Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer,

PAR M. MICHEL DEBRÉ,
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. EDGARD PISANI,
Ministre de l'Équipement,

ET PAR M. ANDRÉ BETTENCOURT,
Secrétaire d'Etat aux Transports.

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel,
du Règlement et d'Administration générale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Ce troisième projet de loi est consacré aux assurances maritimes. Il complète, sans l'achever encore, le travail de refonte de l'ensemble de notre droit privé maritime et doit remplacer dans le Code de commerce le Titre X du Livre II, dont les articles 332 à 396, très peu modifiés depuis 1807, reproduisaient, à peu de chose près, les dispositions correspondantes de l'ordonnance sur la marine de 1681.

C'est en matière maritime que l'assurance s'est d'abord développée. Elle y a conservé des traits singuliers. On doit en retenir trois. D'une part, il n'est guère d'intérêt confié à la mer qui ne soit l'objet d'une assurance ; les litiges que font naître les contrats d'affrètement ou de transport, les abordages ou les règlements d'avaries communes, les faits d'assistance ou de sauvetage, tous ces litiges opposent des compagnies d'assurance parce que toutes les parties aux procès sont en fait assurées contre les dommages survenus à leurs choses ou contre les suites civiles de leur responsabilité. D'autre part, le marché des assurances est international. Les compagnies étrangères opèrent sur le sol national, de même que nos compagnies nationales opèrent à l'étranger. Un même intérêt est souvent assuré par plusieurs compagnies de différentes nationalités. La réglementation, de ce fait, doit se montrer le moins possible impérative pour laisser aux règles du droit la souplesse nécessaire. Enfin, beaucoup plus que l'assurance terrestre, l'assurance maritime est conclue de part et d'autre par des professionnels avisés et habiles à défendre leurs intérêts respectifs. La loi sur les assurances maritimes ne devrait pas prendre le caractère « social » qui a justement pu marquer la préparation de la loi du 13 juillet 1930, relative au contrat d'assurance.

L'élaboration du présent projet de loi a été facilitée par les travaux conduits au cours des années 1953 à 1956 par la Commission de réforme du Code de commerce. Quoique ces travaux, grâce à la présence d'éminents spécialistes de la matière, eussent été poussés jusqu'à la rédaction d'un avant-projet complet, aucune

suite n'y avait été donnée. Sans reproduire les textes élaborés à l'époque, il a été tenu compte de ce travail, de même qu'ont été mises à contribution les solutions des lois et des codes étrangers les plus modernes. Par contre, il n'existe en la matière aucune convention internationale alors que l'unification du droit est fortement avancée dans les autres parties du droit maritime. C'était un motif supplémentaire de ne rendre impératives que le minimum possible des dispositions de la loi dont le texte est ici proposé.

Trois titres, d'inégales longueurs, composent ce projet.

Le premier, « Règles générales », définit certains principes. Après avoir marqué l'objet propre de la loi sur l'assurance maritime, afin de le délimiter par rapport au domaine de la loi du 13 juillet 1930, la règle fondamentale que l'assurance maritime a toujours un caractère indemnitaire commandera toute la matière. Aussi le texte qui énonce ce principe se trouve-t-il en tête de l'énumération des dispositions auxquelles les parties ne pourront pas déroger. Cette énumération est relativement brève ; elle concerne treize articles (dont certains, pour quelques-uns de leurs alinéas seulement) sur les soixante-quatre articles du projet. Ce sont les dispositions qu'ont inspirées des raisons de moralité ou d'équilibre fondamental du contrat.

Le Titre II groupe les « Règles communes aux diverses assurances ». Il comprend trois chapitres également importants. Le premier règle la conclusion du contrat. On y trouve en outre la règle, longtemps originale, suivant laquelle la fausse déclaration ou la réticence peut annuler le contrat quand elle a modifié l'opinion du risque chez l'assureur. C'est l'assureur qu'il faut surtout ici protéger, comme l'expérience l'enseigne. Il doit se fier aux déclarations que lui fait l'assuré. Il se fonde sur elles pour apprécier le risque qu'il va courir. A la différence de l'assurance terrestre, il a paru convenable de conserver la différence de principe entre fausse déclaration et simple réticence et de la mitiger d'une distinction suivant que la mauvaise foi de l'assuré est ou n'est pas établie. Les différences avec les règles de la loi de 1930, dont la loi maritime s'est d'ailleurs rapprochée, se justifient par ce que les circonstances de fait qui entourent la conclusion ne sont pas les mêmes dans les contrats terrestres et les contrats maritimes. Le caractère indemnitaire du contrat développe certaines conséquences concernant le jeu des assurances cumulatives, les surassurances et les sous-assurances. Ici encore, la sévérité de la loi a été tempérée parce qu'on a

pris en considération la pratique concernant l'agrément par l'assureur de la valeur déclarée par l'assuré. Le caractère aléatoire de l'assurance se manifeste dans les dispositions concernant les assurances survenues après la survenance du risque ou alors qu'il est certain qu'il n'y aura pas de risques à courir. La validité de l'assurance sur bonnes et mauvaises nouvelles indique que les risques peuvent n'avoir qu'un caractère putatif. Certaines dispositions éculées du Code sur la vitesse de propagation des nouvelles n'ont pas même été modernisées, car elles n'avaient, à l'époque où elles répondaient à la réalité des faits, jamais donné lieu à quelque application.

Le chapitre II définit les obligations de l'assureur et celles de l'assuré. Les règles traditionnelles ont été conservées. Elles dérivent de la nature même du contrat d'assurance et la refonte des textes ne pouvait que les adapter aux temps modernes. La collaboration de l'assuré se marque dans l'obligation de faire certaines déclarations ou diligences propres à éclairer l'assureur, à conserver ses recours ou à réduire les effets du sinistre. L'équilibre du contrat commande qu'il ne provoque pas le sinistre par sa faute, comme il engageait à refuser qu'il puisse aggraver les risques courus. La moralité du contrat interdit que l'assureur puisse jamais couvrir l'effet des fautes intentionnelles de l'assuré. Par contre, l'indépendance de l'équipage a supprimé la vieille sanction de la baraterie du patron.

L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés ; en outre, particularité de l'assurance maritime parce que la théorie des avaries communes n'existe qu'en droit maritime, il répond de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, ainsi que de certains frais accessoires exposés dans un but préventif. S'il répond « en tous risques » de toutes les fortunes de mer, il peut par la clause « franc d'avaries » s'affranchir de certains risques, du moins s'ils n'ont qu'un effet restreint : il ne couvre pas les risques de guerre étrangère ou civile, non plus que les risques atomiques. L'énumération et le groupement des divers cas de risques de guerre ont tenu compte des difficultés dont l'expérience enseignait la gravité. C'est à un souci pratique que répond la règle nouvelle, qui aurait, au cours des dernières guerres, évité bien des procès, suivant laquelle, lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer : présomption simple d'ailleurs, que l'assureur des risques de mer peut combattre et renverser par la preuve contraire.

Le paiement de la prime est réglé par plusieurs articles dont le fond est classique mais où l'on trouve plusieurs précisions propres à éviter des surprises aux assurés ou aux tiers de bonne foi. Par là, se trouve renforcée la sécurité du crédit documentaire et des ventes sur marchandises embarquées.

Le règlement de l'indemnité dépend des obligations de l'assureur. Un souci de clarté a fait distraire les dispositions qui le concernent du chapitre précédent pour lui consacrer le chapitre III. On y trouve d'autres conséquences du principe indemnitaire.

Le règlement se fait par avaries ou, dans les cas énumérés au titre III, par délaissement. Le délaissement, propre au droit maritime, oblige l'assureur à payer l'indemnité entière alors qu'il n'y a pas perte totale. Le principe a été conservé, mais, sans pour autant alléger sa dette, l'assureur peut refuser de recevoir la propriété de ce qui reste de la chose assurée. Le projet de loi recueille ici la pratique qu'a fait naître chez les assureurs le légitime souci de ne pas voir, après le sinistre, leurs charges encore aggravées par la responsabilité qui s'attache à la propriété des navires.

Le chapitre s'achève par deux règles sur la prescription. L'une pose le principe de la prescription biennale. L'autre précise, afin d'éviter le genre de difficultés que soulèvent trop souvent les règles spéciales de prescription, qu'elle courra contre les mineurs et autres incapables.

Le Titre III édicte des règles particulières aux diverses assurances. Il comporte trois chapitres.

Le premier règle les assurances sur corps. Elles sont contractées pour un voyage ou pour un temps déterminé. Pour l'un et l'autre types, des précisions ou des modifications à l'état antérieur du droit ont été apportées ; par exemple, pour tenir compte de la longueur possible des temps de chargement et de déchargement, il est prévu que l'assurance au voyage commence avec le début du chargement et s'achève avec la fin du déchargement ou au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

Le Code adoptait des règles différentes pour l'assurance sur corps et pour l'assurance sur facultés ; les polices avaient corrigé cette inélégance ; elle ne se trouvera plus dans la loi. Les règles relatives au paiement de la prime ont été rajeunies. Les cas de délaissement ont été fixés compte tenu de la pratique instituée depuis longtemps. Une disposition nouvelle concerne l'assurance sur bonne

arrivée qui, dans les cas de perte totale ou de délaissement, donne à l'assuré un complément d'indemnisation. Le sort de l'assurance sur corps en cas d'aliénation du navire, ou d'une quote-part du navire, est également prévu ; la loi ici recueille les enseignements de la pratique. On peut espérer que les polices sur corps, comme les polices sur facultés, pourront être désormais allégées de nombreuses clauses par lesquelles les contractants manifestaient que les règles légales ne répondaient plus aux besoins de la pratique.

Le second chapitre concerne les assurances sur facultés. Après les dispositions communes aux divers types, qui entre autres fixent les cas de délaissement le projet édicte les sanctions spéciales aux assurances flottantes pour le cas où l'assuré n'a pas respecté l'obligation, fondamentale dans l'économie de ce contrat, de déclarer en aliments toutes les expéditions qui entrent dans le cadre du contrat conclu.

Un chapitre III a été consacré aux assurances de responsabilité. Elles jouent un rôle grandissant. Certes, existe toujours la règle, retenue et explicitée par le projet, suivant laquelle l'assurance sur corps est à la fois une assurance de chose et une assurance de responsabilité, mais il fallait, d'une part, ajuster le jeu de cette assurance de responsabilité que contient l'assurance corps au nouveau régime de responsabilité du propriétaire de navire, d'autre part, prévoir le jeu complémentaire des assurances de responsabilité, spécialement contractées à seule fin de réparer les dommages matériels causés aux tiers par un navire.

Par contre, il n'a pas été prévu de dispositions concernant certains autres types d'assurances, comme l'assurance d'intérêts, ou celle des frais d'assistance et de sauvetage ou encore l'assurance de frais de retirement. Ce ne sont que des exemples et le projet ne pouvait pas avoir l'ambition de régler toutes les variétés d'assurances que les besoins ou des circonstances particulières peuvent faire naître. C'est aux contractants d'ajuster leurs contrats sur leurs besoins particuliers. Les règles générales posées par le projet, ici présenté, suffiront à en établir le cadre légal.

Les dispositions générales qui achèvent ce projet prévoient l'abrogation des articles 332 à 396 du Code de commerce, c'est-à-dire du titre consacré par le Code aux assurances maritimes, ainsi que l'article 435. Celui-ci n'était pas spécial aux assurances, mais concernait à la fois les affrètements, les contrats de transports et les

assurances. Il avait été conservé par le projet de loi sur les affrètements et les transports à cause de son application aux assurances. Il n'y a plus lieu de maintenir un texte dont la substance d'ailleurs n'a pas été reproduite, ni remplacée, car la fin de non-recevoir qu'il édictait n'a plus sa place dans le régime nouveau de l'affrètement et du transport. L'article 431 est un texte de renvoi ; il répond de la sorte à un souci didactique, heureusement très rare chez les rédacteurs des codes napoléoniens ; il doit être pareillement abrogé. L'article 432 est également abrogé : la prescription des actions dérivant d'une police d'assurance étant ramenée à deux ans, il paraît souhaitable d'appliquer la même prescription aux contrats à la grosse qui ne sont plus guère usités. Au surplus les polices d'assurance en matière de transport aérien prévoient, à défaut de disposition législative spéciale, une prescription de deux ans, équivalente à celle prévue par la loi du 13 juillet 1930.

Sont expressément exclus du champ d'application du présent projet de loi les contrats qui ont pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. Il est en effet envisagé de soumettre les diverses questions concernant la navigation de plaisance à une commission spécialisée qui sera chargée d'élaborer un avant-projet de loi sur la navigation de plaisance ; ce projet contiendra des dispositions concernant l'assurance. A titre provisoire les contrats d'assurance des risques en matière de navigation de plaisance seront soumis aux dispositions de la loi du 13 juillet 1930 ; il est apparu en effet souhaitable de rendre applicable le droit commun de l'assurance terrestre en attendant l'intervention d'une législation spéciale à la navigation de plaisance.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré au Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER

REGLES GENERALES

Article premier.

Est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Art. 2.

Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles 3, 6, 7, 10, 12, 13, alinéa 1, 17, alinéa 2, 21, 24, 25, 26, 32, 35 et 40.

Art. 3.

Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Art. 4.

L'assurance peut être contractée soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire éventuel de ladite clause.

TITRE II

REGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE PREMIER

Conclusion du contrat.

Art. 5.

L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

Art. 6.

Toute déclaration inexacte de la part de l'assuré qui est de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque annule l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse. Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur sera garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où l'assureur établirait qu'il n'aurait pas couvert les risques réels s'il les avait connus.

Toute omission de l'assuré faite de mauvaise foi ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur annule également l'assurance.

La nullité est encourue même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas d'intention frauduleuse de l'assuré.

Art. 7.

Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondante à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans un délai de trois jours, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Art. 8.

Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

Art. 9.

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi, avant la conclusion du contrat, que l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Art. 10.

L'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, si l'assureur établit qu'il y a eu fraude, et la prime lui reste acquise.

Il en est ainsi même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Art. 11.

En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

Art. 12.

Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.

Art. 13.

Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

Art. 14.

Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

CHAPITRE II

Obligations de l'assureur et de l'assuré.

Art. 15.

L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

1° De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

2° Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Art. 16.

La clause « Franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement ; dans ces cas, l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie.

Art. 17.

Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

Art. 18.

Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article 40.

Art. 19.

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

Art. 20.

L'assureur ne couvre pas les risques :

a) De guerre civile ou étrangère ; de mines et tous engins de guerre ;

b) De piraterie ;

c) De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

d) D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

e) Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article 43 ;

f) Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Art. 21.

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

Art. 22.

L'assureur n'est pas garant :

a) Des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article 39 quant au vice caché du navire ;

b) Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

c) Des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

d) Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

Art. 23.

L'assuré doit :

1° Payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;

2° Apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

3° Déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;

4° Déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

Art. 24.

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur 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 de l'assureur, et par lettre recommandée d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Art. 25.

La suspension et la résiliation de l'assurance sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation. Mais, en cas de sinistre, l'assureur pourra leur opposer à due concurrence la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Art. 26.

En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation

est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de faillite, règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Art. 27.

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation.

CHAPITRE III

Règlement de l'indemnité.

Art. 28.

Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

Art. 29.

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Art. 30.

La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

Art. 31.

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

Art. 32.

L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Art. 33.

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Art. 34.

Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Art. 35.

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

TITRE III

REGLES PARTICULIERES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE PREMIER

Assurances sur corps.

Art. 36.

L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Art. 37.

Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée.

Art. 38.

Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Le jours se comptent de zéro à 24 heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

Art. 39.

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

Art. 40.

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

Art. 41.

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des article 10 et 30.

Art. 42.

L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police ; il n'a aucun droit sur les biens délaissés.

Art. 43.

A l'exception des dommages aux personnes l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

Art. 44.

Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

Art. 45.

Dans l'assurance à temps la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

Art. 46.

Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Art. 47.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Art. 48.

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

- 1° Perte totale ;
- 2° Réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;
- 3° Impossibilité de réparer ;
- 4° Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Art. 49.

En cas d'aliénation ou d'affrètement coque-nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge par lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

Art. 50.

L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article précédent.

Art. 51.

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

Elles sont applicables aux navires en construction.

CHAPITRE II

Assurances sur facultés.

Art. 52.

Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante.

Art. 53.

Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

Art. 54.

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à cette partie du voyage.

Art. 55.

Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

- 1° Perdues totalement ;
- 2° Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;
- 3° Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Art. 56.

Il peut également avoir lieu dans les cas :

- 1° D'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois ;
- 2° De défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Art. 57.

Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante ne s'est pas conformé aux obligations prévues par décret, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut répéter les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré.

CHAPITRE III

Assurance de responsabilité.

Art. 58.

L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation, dans les termes de l'article de la loi n° du portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Art. 59.

En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles de la loi n° du portant statut des navires et autres bâtiments de mer, n'ont pas d'action contre l'assureur.

Art. 60.

L'assurance de responsabilité, qui a pour objet la réparation des dommages matériels causés aux tiers par le navire et qui sont déjà couverts dans les termes de l'article 43, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Art. 61.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue, par événement, la limite de son engagement.

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 62.

Sont abrogés les articles 332 à 396, 431, 432 et 435 du Code de commerce ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 63.

La présente loi n'est pas applicable aux contrats d'assurance qui ont pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. A titre provisoire ces contrats sont soumis aux dispositions de la loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance.

Art. 64.

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux assurances maritimes.

Art. 65.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

Fait à Paris, le 3 décembre 1966.

Signé : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer,

Signé : Pierre BILLOTTE.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

Signé : Jean FOYER.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

Signé : Michel DEBRÉ.

Le Ministre de l'Equipement,

Signé : Edgard PISANI.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports,

Signé : André BETTENCOURT.