

フランス船舶海上保険史研究

——1800年代および1900年代の船舶海上保険証券(2)——

大谷 孝一

目 次

はじめに

- (1) 1810年5月22日の保険証券
- (2) 1836年6月および1840年5月1日のパリの保険証券
- (3) 1840年1月1日のボルドーの保険証券
- (4) 1840年10月1日のマルセイユの保険証券
- (5) 1844年6月15日のパリの保険証券
- (6) 1800年代初頭のバイヨンスの保険証券
- (7) 1800年代初頭のダンケルクの保険証券
- (8) 1800年代初頭のル・アーヴルの保険証券
- (9) 1800年代初頭のナントの保険証券
- (10) 1800年代初頭のルアンの保険証券
- (11) 1846年5月1日のマルセイユの保険証券
- (12) 1865年11月1日のパリ・マルセイユの保険証券
- (13) 1873年7月15日の船舶保険証券
- (14) 1886年1月1日の船舶保険証券
- (15) 1888年1月1日の船舶保険証券
- (16) 1903年10月1日の船舶保険証券
- (17) 1913年9月1日の船舶保険証券 (以上267・8号)
- (18) 1924年10月9日の船舶保険証券
- (19) 1926年1月21日の船舶建造保険証券
- (20) 1928年11月1日の船舶保険証券
- (21) 1929年6月6日の係船保険証券
- (22) 1941年12月1日の船舶保険証券 (以上本号)
- (23) 1941年12月8日の漁船・遊覧船・帆船および機帆船の保険証券

- (24) 1944年3月16日の船舶建造保険証券
- (25) 1955年1月1日の船舶保険証券
- (26) 1956年1月1日の漁船保険証券
- (27) 1968年7月20日の船舶保険証券
- (28) 1972年12月1日の船舶保険証券
- (29) 1974年1月1日の漁船保険証券
- (30) 補遺

(18) 1924年10月9日の船舶保険証券

1913年の船舶保険証券と同様、この1924年10月9日の船舶保険証券は、汽船用に二つ（期間保険用と航海保険用）、帆船用に同じく二つの印刷様式を含んでいた。これら合計四つの様式の保険約款の内容は、この保険証券において始めて設けられた保険料の支払い方法に関する規定が、後述するように、期間保険と航海保険とで異なる以外は、すべて同じで、⁴⁸⁾ 普通約款の後に続くイタリック書体の追加約款の内容のみが相互に異なっている。これらの約款のうちで、一般に12ヶ月の期間について契約される汽船の期間保険を律するものがもっとも完全な約款であると言われている。⁴⁹⁾

この1924年証券が作成された理由は、第1次大戦を契機として、実務および法律が大いに発展し、1913年証券が古くなったこと、保険者側は危険の拡張、保険料の低下および為替相場の高い国での船舶の修繕等の問題を抱え、また船主側も保険者に一層の担保の拡充を期待していたこと、更にフランスの海上保険市場は、外国の競争相手或いは国内の他の分野の保険と比べて、保険料収入の面でも明らかに劣っていたこと、などによる。

しかしながら、この1924年の新証券はそれ以前のものと比べて内容の変更はそれほど多くはない。

以下にその改正点を示そう。

まず第1に、免責危険に関する第4条の規定中、第三者求償の規定が以下の通り変更された。

1913年証券第4条第6項

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

(6) De tous recours exercés, par qui que ce soit, à raison de dommages ou préjudices subis, pour une cause quelconque, soit par les affrêteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire assuré.》

〔保険者は、船員の悪行の負担に関する第1条の規定にかかわらず、以下の危険についてはその責に任じない。〕

(6) いかなる人によってなされるかを問わず、原因のいかんを問わず、用船者、荷送人もしくは積荷請求者が、または被保険船舶の乗客もしくは乗組員が被った損害または損失に対してなされるすべての求償。〕

1924年証券第4条第6項

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

(6) De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré.》

〔保険者は、般員の悪行の負担に関する第1条の規定にかかわらず、以下の危険についてはその責に任じない。〕

(6) いかなる人により、かついかなる原因に基づいてなされるかを問わず、船積および被保険船舶の契約に関する損害または損失についてなされるすべての求償。〕

第2の変更は、免責危険に関する旧商法第476条との関係において、第16条第1項に次のような約款が新たに追加されたことである。

《Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs auxquels auront été délaissés les objets délaissés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.》

「委付を生ぜしめるあらゆる場合において、委付物の委付を受けた保険者は、委付の承諾と、所有権の移転なき全損としての精算のいずれかを選択する権利を常に有している。」

更に、保険料の支払いに関する約款が新たに第25条として導入されたが、こ

れは期間保険用と航海保険用とで内容が異なる。

この内容は次の通りであるが、前者は期間保険用の規定、後者は航海保険用の規定である。

《ART. 25.—Paiement des primes. —Les primes sont payables, savoir :
 le 1^{er} quart: dans le mois de la prise des risques ;
 le 2^e — : à trois mois de la prise des risques ;
 le 3^e — : à six mois de la prise des risques ;
 le 4^e — : à neuf mois de la prise des risques.

L'escompte, fixé uniformément à 4 %, sera déduit au moment de chaque paiement à son échéance.

En cas de non paiement des primes à l'une quelconque des échéances ci-dessus, l'escompte sera supprimé de plein droit, et les risques seront, sur simple mise en demeure des assureurs par lettre recommandée, suspendus de plein droit quinze jours francs après la réception de cette lettre par l'assuré ou, si ce dernier réside à l'étranger, par son courtier.

Cette mise en demeure rendra les primes non acquittées payables aux domiciles des assureurs.

Si le paiement des primes en souffrance est effectué après l'expiration du délai de quinze jours francs ci-dessus prévu, la police reprendra son plein et entier effet le lendemain à 0 heure, de la date de ce paiement.》

「第25条—保険料の支払い—保険料は以下の通りに支払うことができる。

最初の4分の1	危険引受後1ヶ月以内。
第2回目の4分の1	危険引受後3ヶ月以内。
第3回目の4分の1	危険引受後6ヶ月以内。
第4回目の4分の1	危険引受後9ヶ月以内。

一率4パーセントに定められた割引額が、各期日における支払い時に控除される。

・上記の各期日までに保険料が支払われないときは、割引は異議なく取消され、

書留郵便による保険者の単純な催告に基づいて、被保険者が、また被保険者が外国に居住するときはその仲立人が、この書留郵便を受取った日から15日後に、危険は中断する。

この催告は、未払い保険料を保険者の住所宛てに支払わせるものである。

未払い保険料の支払いが上記15日の期間経過後に行なわれた場合には、この支払いの日の翌日の午前零時に、本保険証券はその効力を完全に復活する。」

《ART. 25.—Paiement des primes. —Les primes sont payables au comptant, les risques des assureurs ne commençant, en aucun cas, avant leur entier paiement.》

「第25条—保険料の支払い—保険料は現金で支払われるべきものとし、保険者の危険は、いかなる場合においても、保険料が完全に支払われるまでは、開始しない。」

更に、以下に示す通り、1913年約款第26条第1項が、前段では被保険者の損害防止義務を規定し、後段では保険者の損害防止行為を権利とし、更にいわゆる放棄約款の規定をも設けていたのに対し、新保険証券第27条第1項では放棄約款をはずして、損害防止約款一本とし、第三者に対する損害賠償請求権の保存義務を被保険者に課する規定を新たに導入した。

1913年証券第26条第1項

《En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. Les assureurs peuvent également prendre ou requérir eux-mêmes ces mesures, et notamment faire remorquer le navire assuré, sans qu'on puisse leur opposer d'avoir ainsi fait acte de propriété.》

1924年証券第27条第1項

《En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires.》

〔保険者に対する請求を生ぜしめる事故が発生した場合には、被保険者は状況により必要となったあらゆる保存手段もしくは救助手段を講じまたは要求しなければならない。保険者は、同様に、自らこれらの手段を講じまたは要求することができ、特に被保険船舶を曳航することができ、これによって保険者が所有の意思を示したものと抗弁することはできない。〕

Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.〕

〔保険者に対する請求を生ぜしめる事故が発生した場合には、あらゆる権利が相互に留保されることを条件として、被保険者は事情により必要となったあらゆる保存手段もしくは救助手段を講じまたは要求しなければならない。保険者はこれらの行為をなすことができる。被保険者は保険者に対し、保存手段の実行を容易ならしめるために、入手可能なあらゆる文書または資料を提出しなければならない。被保険者はまた、滅失または損傷が第三者の責に帰すべき場合には、保険者の利益のために、法律で認められたこれら責任ある第三者に対する損害賠償請求権を保存するのに必要なあらゆる手段を講じ、かつ、保険者が必要な訴訟を提起する場合には、保険者に全面的に協力しなければならない。〕

また、1913年証券第28条に相当する新約款第29条は、被保険者の破産もしくはは明らかな支払い停止の場合、または支払い期日の到来した保険料が未払いの場合等に関して、次の通り改正され、更に新約款では、保険者の破産等の場合の保険者の権利について新たな規定が加えられた。

1913年証券第28条

《En cas de faillite ou de suspension

1924年証券第29条

《En cas de faillite ou de suspension

notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.》

〔被保険者の破産もしくは明らかな支払い停止の場合または支払い期日の到来した保険料の未払いの場合には、保険者は、被保険者の住所宛てに、24時間以内に支払うべきことまたは有効な保証を提供すべきことの催告をなし、確答を得られなければ、単純な通知によって、最後の知らせを受けた時以後、その通知に示されたすべての有効な保険契約を取消することができる。しかして保険者は、未經過危険期間に比例した保険料を放棄することを宣言するが、剰余金並びに登記および通知に要する費用については依然として債権者である。〕

但し、この催告および通知は単一のかつ同一の証書によってこれを行なうことができる。〕

notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.》

〔被保険者の破産もしくは明らかな支払い停止の場合または支払い期日の到来した保険料の未払いの場合には、保険者は、被保険者の住所宛てに、24時間以内に支払うべきことまたは有効な保証を提供すべきことの催告をなし、確答を得られなければ、単純な通知または書留郵便によって、最後の知らせを受けた時以後、その通知に示されたすべての有効な保険契約を取消することができる。しかして保険〕

者は、未経過危険期間に比例した保険料を放棄するが、剰余金並びに登記および通知に要する費用については依然として債権者である。

但し、この催告および通知は単一のかつ同一の証書によってこれを行なうことができる。

フランス本国以外に居住し、フランスの仲立人の仲立によって契約を締結した被保険者は、この仲立人の所在地に住所を選定したものと推定される。

保険者の破産または明らかな支払い停止の場合には、被保険者は保険者と同一の権利を有する。]

さらに、「その他の諸規定」(dispositions diverses) 中の第30条および第31条の規定がこの新証券では第31条に統合され、また「管轄」に関する第32条の規定(第2項のみ)が次の通り変更された。

1913年証券第32条

《Compétence.—Si plus de moitié de la valeur agréée du navire est assuré sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le tribunal de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile

1924年証券第32条

《Compétence.—Si plus de moitié de la valeur agréée du navire est assuré sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le tribunal de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés, même par voie d'appel en garantie, que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du

de l'assureur.

Il est dérogé aux dispositions du Code de procédure civile qui seraient contraires à celles du présent article.》

〔第32条—管轄—船舶の協定保険価額の2分の1以上が同一地で保険に付されたときは、被保険者は既に訴訟が提起されたことを条件として、同じ訴訟について判決を受けるために、その他の保険者をその地の裁判所に召喚することができる。〕

上記の場合を除いて、保険者は、契約が締結された地に被保険者が住所を選定したときはその地の商事裁判所に、または被保険者の選択により、契約が代理人によって締結されたときは、保険者の会社の所在地もしくは住所の商事裁判所にのみ、召喚されることことができる。

本条の諸規定に反する民事訴訟法の諸規定を排除する。〕

siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

Il est dérogé aux dispositions du Code de procédure civile qui seraient contraires à celles du présent article.》

〔(第1,3項は変らず。)

上記の場合を除いて、保険者は、訴訟追によってさへも、契約が締結された地に被保険者が住所を選定したときはその地の商事裁判所に、または被保険者の選択により、契約が代理人によって締結されたときは、保険者の会社の所在地もしくは住所の商事裁判所にのみ、召喚されることことができる。〕

以下に、この1924年10月9日の船舶保険証券の普通約款および特別約款の全文を掲げておこう。

Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires
à vapeur

9 OCTOBRE 1924

N°	du	19	F	à	%F
Courtier :	M			Police et Timbre	
Navire				Droit d'enregistrement	
Capitaine				Taxe de gestion	_____
Voyage				Total F	_____

Risques couverts.

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf-dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf-dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

Risques exclus.

ART. 3.—Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Les risques de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires, et autres faits analogues, ne sont également à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse.

ART. 4.—Les assurances sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

3° De la piqûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures, et pour tous accidents ou dommages corporels.

ART. 5.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers ;

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

2° A la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

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

ART. 6.—Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et

pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

Durée des risques.

ART. 7.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre, et cessent au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise, et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

ART. 8.—La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois-quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire

aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.

Valeur agréée.

ART. 9.—La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche peut toujours être assurée séparément.

Règlement des pertes et avaries.

ART. 10.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé. Chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.

ART. 11.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 10 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excédera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

ART. 12.—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après quatre mois pour tous navires à vapeur ; après six mois pour tous navires à voiles, autres que ceux qui franchissent les caps Horn ou de Bonne-Espérance ; après huit mois pour ces derniers.

Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

ART. 13.—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

- 1° De disparition ou destruction totale du navire ;
- 2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.

ART. 14.—Si le montant total de dépenses à faire à un navire pour réparations d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages ou autres débris, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois-quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois-quarts que les réparations d'avaries résultant de fortune de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage, etc ..., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois-quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 17 et 18, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

ART. 15.—Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

ART. 16.—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.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885), non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetge; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.

ART. 17.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs.

1 % pour les avaries communes ;

1 % pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

3 % { sur les voiliers en bois jusqu'à 15 ans ;
sur les voiliers en fer jusqu'à 20 ans ;

4 % { sur les voiliers en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;
sur les voiliers en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

5 % { sur les voiliers en bois de plus de 20 ans ;
sur les voiliers en fer de plus de 25 ans.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaries particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur.

Pour les avaries particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise sur les avaries communes et les recours de tiers.

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 ses réparations.

ART. 18.—§ 1.—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour quelque autre cause que ce soit.

§ 2.—Les assureurs auront le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumissions.

§ 3.—Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il serait déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 17 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

§ 4.—Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipages, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5.—**Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage**, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

Pour les navires construits en bois :

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5 ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction :

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15% ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20% ;

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25% ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15%.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 17.

§ 6.—Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage :

Pour les navires en bois, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, la réduction est d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.

§ 7.—Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 8.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

§ 9.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs,

sauf ce qui est dit au § 4 du présent article et à l'article 20 ci-après.

§ 10.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 11.—Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les précédents paragraphes du présent article s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

§ 12.—La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

§ 13.—Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels, sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

§ 14.—Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.

ART. 19.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renflouement, sont remboursés sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits franc d'avaries.

Sont remboursés dans les mêmes conditions, les frais d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer.

Il est toutefois bien entendu :

1° Que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 18 ;

2° Que, lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs

ne doivent, au prorata des sommes assurées, et dans les limites fixées par l'article 18 § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

ART. 20.—Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port de relâche où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'agent des assureurs, ou, à défaut, du consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller du port de relâche au port de réparations et en revenir, la prime ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port de relâche, s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir.

ART. 21.—Le port d'expédition est réputé port de relâche, si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

ART. 22.—En cas de perte de navire, si le capitaine en est propriétaire

ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part, dans l'assurance jusqu'à production du certificat constatant le résultat de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise.

S'il est établi par cette enquête que la perte est imputable à des fautes du capitaine, et si, par suite, son brevet lui est retiré, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine, en lui payant par composition 50% de l'indemnité si son brevet lui a été retiré définitivement, 75% s'il ne lui a été retiré que pour un temps.

ART. 23.—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.

ART. 24.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite ni suspension de paiements, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

Obligations des assurés.

ART. 25.—**Paiement des primes.**—Les primes sont payables, savoir :

- le 1^{er} quart : dans le mois de la prise des risques ;
- le 2^e — : à trois mois de la prise des risques ;
- le 3^e — : à six mois de la prise des risques ;
- le 4^e — : à neuf mois de la prise des risques.

L'escompte, fixé uniformément à 4%, sera déduit au moment de chaque paiement à son échéance.

En cas de non paiement des primes à l'une quelconque des échéances ci-dessus, l'escompte sera supprimé de plein droit, et les risques seront, sur simple mise en demeure des assureurs par

lettre recommandée, suspendus de plein droit quinze jours francs après la réception de cette lettre par l'assuré ou, si ce dernier réside à l'étranger, par son courtier.

Cette mise en demeure rendra les primes non acquittées payables aux domiciles des assureurs.

Si le paiement des primes en souffrance est effectué après l'expiration du délai de quinze jours francs ci-dessus prévu, la police reprendra son plein et entier effet le lendemain à 0 heure, de la date de ce paiement.

ART. 26.—Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances sur fret excédant 60% du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre, ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire.

ART. 27.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des

assureurs.

Nullité ou résiliation de l'assurance.

ART. 28.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

ART. 29.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus

des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.

ART. 30.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux, et s'engage à payer la totalité de la prime si elle n'a été déjà réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

De même, en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs.

Dispositions diverses.

ART. 31.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses ou de saisons d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations sont stipulées par le tarif de la place.

Elles ne seront pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes

mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

ART. 32.—**Compétence.**—Si plus de moitié de la valeur agréée du navire est assurée sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le tribunal de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés, même par voie d'appel en garantie, que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

Il est dérogé aux dispositions du Code de Procédure civile qui seraient contraires à celles du présent article.

CONDITIONS PARTICULIÈRES

§ 1.—*Par l'entremise de M. _____, Courtier-Juré d'Assurances près la Bourse _____, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de _____, acquise en entier en cas de perte et payable dans _____, ainsi que toutes augmentations de primes qui pourront être dues, notamment en vertu de l'article 31,*

Le soussigné assure à _____ demeurant à _____ agissant pour le compte de _____ la somme de _____ portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles et toutes dépendances, ainsi que sur les machines, chaudières et tous leurs approvisionnements, du navire à vapeur nommé _____ Capitaine _____ estimés de gré à gré à _____

qu'ils vaillent plus ou moins pendant la durée des risques, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation.

*Pour de navigation
et séjours en tous lieux, rades et rivières s'y rattachant
les risques à prendre
pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps assuré.*

§ 2.—*Bien que les risques de la présente police soient à prendre comme il est dit ci-dessus, il demeure convenu que si le vapeur assuré se trouve à ce moment dans un port d'Europe ou d'Algérie, la période de douze mois assurée ne commencera à courir que du jour du départ de ce port, tous risques de séjour et de mouvements dans ce port étant à la charge des assureurs moyennant trois huitièmes pour mille pour chaque quinzaine commencée.*

Si la prise des risques a lieu dans un autre port que ceux d'Europe ou d'Algérie, ou dans une rade, la période de douze mois commencera immédiatement.

Ristourne sans frais en cas de perte du navire avant le commencement des risques.

Est considéré comme port tout lieu où les navires peuvent accoster pour y effectuer en sécurité leurs opérations commerciales.

§ 3.—*Si, pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, le navire séjourne trente jours consécutifs, au moins, dans un port (tel qu'il est défini au § 2) d'Europe ou d'Algérie, il sera fait une remise de prime, le navire restant aux risques des assureurs. La remise sera du douzième de la prime annuelle stipulée, moins sept centimes et demi pour cent retenus comme représentation des risques de port pendant la période de trente jours. Si le chômage se prolonge au delà de quarante-cinq jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.*

§ 4.—*Si, à l'expiration des douze mois assurés, le vapeur se trouve,*

soit en cours de voyage, soit le voyage terminé, en réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs, les risques des assureurs seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'au point de destination extrême pour lequel il aura des connaissements à ce moment ou, s'il est sur lest, jusqu'à son point de destination, et, dans le second cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations certifié par les experts, moyennant surprime proportionnelle calculée par jour supplémentaire de risques. Mais, en cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.

§ 5.—*La susdite estimation de se divise comme suit :*

<i>Fr.</i>	<i>Valeur agréée des corps, quille, agrès, etc.</i>
<hr style="border: none; border-top: 1px solid black;"/>	<i>Valeur agréée des machines et accessoires.</i>
<hr style="border: none; border-top: 1px solid black;"/>	<i>Somme égale.</i>

§ 6.—*En cas d'avaries, le règlement sera établi distinctement sur les corps, quille, agrès, etc. et sur les machines et accessoires. En cas de délaissement, le règlement aura lieu sur l'ensemble.*

§ 7.—*La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise 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.*

§ 8.—*Il est permis au vapeur d'entrer dans tous ports, rades et rivières, et d'en sortir sans pilote; de faire remorquer, comme aussi de naviguer, soit à la voile, soit à la vapeur, ensemble ou séparément; de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toutes assistances, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.*

Le vapeur est également couvert pendant ses réparations, son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip et généra-

lement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police, et sans qu'il soit dérogé à l'article 31 de l'imprimé.

§ 9.—Les règlements d'avaries communes et de sauvetage pourront être établis conformément à la Loi française ou aux Règles d'York et d'Anvers si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

§ 10.—Il est de plus convenu que, si le navire charge en cueillette, le capitaine est autorisé à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les frais de renflouement, de remorquage, ou autres, ayant le caractère d'avaries communes, dont l'importance serait inférieure à 1 % de la valeur totale d'assurance du vapeur si cette valeur est inférieure à 500.000 francs et ne dépasserait pas 5.000 francs si cette valeur est égale ou supérieure à 500.000 francs.

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

§ 12.—La présente police couvre également, sous déduction des franchises et réductions prévues, les pertes et dommages survenus au corps et aux machines par négligence du capitaine, des matelots, des mécaniciens ou des pilotes, par explosion de chaudières, rupture d'arbre de couche, ou par défaut caché du corps ou des machines, pourvu que ces pertes ou dommages ne soient pas la conséquence d'un manque de surveillance des armateurs.

§ 13.—Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police, ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs, et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires en garantissent le paiement à l'échéance.

§ 14.—Les navigations spéciales ci-après, lorsqu'elles sont comprises dans la navigation pour laquelle le navire est assuré, donnent lieu

aux augmentations de primes qui suivent, lesquelles ne subissent aucune réduction quand il y a un découvert ou que le navire est assuré franc d'avaries :

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

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

Augmentation de 1/2 % pour navigation au delà de Singapooré.

Augmentation de 1/2 % par voyage à la côte orientale d'Afrique, avec maximum de 1 %.

Augmentation de 1/4 % par voyage à des points de la côte occidentale d'Afrique autres que Gorée, Rufisque, Dakar, et Gambie, avec maximum de 1/2 %.

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

Augmentation de 1/2 % avec maximum de 1 % pour navigation dans le golfe du Mexique.

Augmentation de 1/8 % par voyage à Bilbao avec un maximum de 1/2 % par an.

1/2 % d'augmentation chaque fois que le navire se sera trouvé, du 25 octobre à fin février, en mer Noire ou au Maroc sans dépasser 1 % pour la mer Noire et 2 % pour le Maroc.

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

(19) 1926年1月21日の船舶建造保険証券

1926年1月21日のフランス船舶建造保険証券 (Police française d'assurance maritime sur corps de navires en construction) が存在する。その全約款を知ることはできないが、Carles, 《Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires》(1937) によれば、その第2条および第4条は次の通

り定めていた²⁰。

《ART. 2.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les septième et huitième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digues, quais, estacades ou autres corps fixes ou flottants, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième afin que l'intérêt du dixième soit retabli.》

「第2条 — 他船もしくは浮遊建造物との衝突行為、防波堤、波止場、棧橋その他の固定物もしくは浮遊物との追突行為によって、被保険船舶に対してなされる第三者の求償の危険は、第4条第7号および第8号によって免責された場合を除き、割り当てられた賠償額の10分の9だけ保険者これを負担する。但し、保険金額の10分の9を限度とする。

被保険者は賠償額の10分の1を負担する。

被保険者はこの10分の1を付保することを禁止される。

この禁止規定に違反した場合には、この10分の1の利益を相殺するために、被保険者は更に10分の1の控除を受ける。」

《ART. 4.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation, en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

7° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement ou aux engagements commerciaux relatifs au navire assuré.

8° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.》

「第4条—保険者は悪行の負担に関する第1条の規定にかかわらず、以下の危険についてはその責に任じない。

7. いかなる人により、かつ、いかなる原因に基づいてなされるかを問わず、船積に関する損傷または損害、および被保険船舶に関する商業上の契約に関する損害または損失についてなされるすべての求償。

8. 死亡または傷害行為に対して、およびすべての身体的事故または傷害に対してなされるすべての求償。」

(20) 1928年11月1日の船舶保険証券

1913年9月1日の船舶保険証券は、既述の通り、1924年10月9日に改正されたが、更にその後、1928年11月1日に改正された。

まず、第1条の保険者の担保危険の中から *piraterie* (海賊行為) が削除され、以後「海賊行為」は免責されることになった。

また、第4条の免責危険の第2号の *vice propre* (固有の瑕疵) に *vétusté* (自然消耗) が新たに追加された。

また、第9条の見出し《*Valeur agréée*》(協定保険価額) が《*Détermination de la valeur d'assurance*》(保険価額の決定) に、また第10条ないし第24条の見出しの《*Règlement des pertes et avaries*》(滅失および海損の精算) が《*Règlement des Indemnités*》(損害の精算) に変更された。

また、VIの「被保険者の義務」(*Obligations des assurés*) の項に、保険金請求に対する時効に関する規定(第28条)が新たに導入され、さらに、VIIIとして「保険者の責任の制限」(*Limitation des engagements des assureurs*) の項を設けて、新たに第32条の規定が導入された。

以下に、1924年証券の相当する約款を併記して改正点を示し、続けて1928年証券(航海保険用)の普通約款および特別約款(航海保険用)の全文掲げる。

1924年10月9日の船舶保険証券

《ART. 2(1).—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digués, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf-dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf-dixièmes de la somme assurée.》

[第2条第1項—他船もしくは浮遊建造物との衝突行為、防波堤、波止場、棧橋その他の固定物との追突行為によって、被保険船舶に対してなされる第三者の求償の危険は、第4条第6号および第7号によって免責された場合を除き、割り当てられた賠償額の10分の9だけ保険者これを負担する。但し、保険金額の10分の9を限度とする。]

《ART. 3.—Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.》

Les risques de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires, et

1928年11月1日の船舶保険証券

《ART. 2(1).—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf-dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf-dixièmes de la somme assurée.》

[第2条第1項—被保険船舶と他船との衝突、または被保険船舶と浮遊建造物、防波堤、波止場、棧橋その他の固定物との追突によって、被保険船舶に対してなされる第三者の求償の危険は、第4条第6号および第7号によって免責された場合を除き、割り当てられた賠償額の10分の9だけ保険者これを負担する。但し、保険金額の10分の9を限度とする。]

《ART. 3.—Les assureurs sont affianchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues.》

[第3条—保険者は、内乱または戦争、味方であると敵であるとを問わず、また

autres faits analogues, ne sont également à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse.》

〔第3条—内乱または戦争の危険は、明示の特約がある場合に限り、保険者これを負担する。この場合には、保険者は、戦争、味方であると敵であるを問わず、また承認されていると否とを問わず、ある政府の敵対行為、報復、抑留、捕獲および迫害、並びに一般にすべての戦争事故によって生じる損傷および滅失について責を負う。〕

ストライキ、ロック・アウト、騒擾、暴動およびその他類似の行為は、同様に、明示の特約がある場合に限り、保険者これを負担する。〕

《ART. 9(1).—La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.》

〔第9条(1)—船舶の協定保険価額は、船舶に付属するすべてのもの、就中、食料、乗組員前渡金、艙装費およびすべての船費を不可分に包含する。但し、これらの費用のいずれかが船舶の所有利益と別個の利益に関する支出であることを証明できる場合はこれを除く。〕

承認されていると否とを問わず、ある政府の敵対行為、報復、抑留、捕獲および迫害、および一般にすべての戦争事故によって生じる損傷および滅失、並びに海賊行為、ストライキ、ロック・アウト、騒擾、暴動およびその他類似の行為によって生じる損傷および滅失についてはその責に任じない。〕

《ART. 9(1).—La valeur du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contradictoirement à dire d'experts. Cette valeur, ainsi agréée, comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.》

〔第9条(1)—船舶の価額は、それが保険組合連合により現在実施中の協定によって定められる評価額よりも低いのでなければ、相互の合意がない場合には、対審の形式で鑑定人の意見によってこれを定めなければならない。このように協定さ

《ART. 10.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé. Chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages. La somme assurée est, pour chaque voyage, la limite des engagements des assureurs.》

[第10条—期間保険または往復航海もしくは巡行航海の保険においては、各航海がそれぞれ別個の精算の対象となり、航海毎にそれぞれ別個の保険証券があったものとして精算される。各航海について、保険金額が保険者の責任の限度をなす。]

《ART. 12(1).—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait: après quatre mois pour tous navires à vapeur; après six mois pour tous navires à voiles, autres que ceux qui franchissent les caps Horn ou de Bonne-Espérance; après huit mois pour ces derniers.》

[第12条(1)—行方不明による委付は、すべての汽船については4ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船を除くすべての帆船については6ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船については8ヶ月後に、これをなすことができる。]

れたこの価額は、船舶に付属するすべてのもの、就中、食料、乗組員前渡金、艀装費およびすべての船費を不可分に包含する。但し、これらの費用のいずれかが船舶の所有利益と別個の利益に関する支出であることを証明できる場合はこれを除く。]

《ART. 10.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.》

[第10条—期間保険または往復航海もしくは巡行航海の保険においては、各航海がそれぞれ別個の精算の対象となり、航海毎にそれぞれ別個の保険証券があったものとして精算される。(以下削除)]

《ART. 12(1).—Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait; au long cours, après trois mois pour les vapeurs; après six mois pour les voiliers autres que ceux qui franchissent les Caps Horn et de Bonne-Espérance; après huit mois pour ces derniers; au cabotage, après deux mois pour les vapeurs et quatre mois pour les voiliers.》

[第12条(1)—行方不明による委付は、遠洋航海では、汽船については3ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船を除く帆船については6ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船については8ヶ月後に、また沿岸航海では、汽船につい

《ART. 17.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voile avec ou sans moteurs propulseurs

1 % pour les avaries communes ;

1 % pour les recours de tiers ;

Et, pour les avaries particulières :

3 % sur les voiliers en bois jusqu'à 15 ans ;

3 % sur les voiliers en fer jusqu'à 20 ans ;

4 % sur les voiliers en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;

4 % sur les voiliers en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

5 % sur les voiliers en bois de plus de 20 ans ;

5 % sur les voiliers en fer de plus de 25 ans.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaraires, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaraires particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur

Pour les avaraires particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise

ては2ヶ月後、帆船については4ヶ月後に、これをなすことができる。]

《ART. 17.—Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

1 % pour les avaraires communes ;

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaraires particulières :

3 % { sur les bâtiments en bois jusqu'à 15 ans ;
sur les bâtiments en fer jusqu'à 20 ans ;

4 % { sur les bâtiments en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

5 % { sur les bâtiments en bois de plus de 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 25 ans.

S'il y a concours de plusieurs de ces chefs de réclamation, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaraires particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur et ceux naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaraires particulières :

sur les avaries communes et les recours de tiers.

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 ses réparations.》

〔第17条—海損は、船舶の保険価額から常に以下の免責歩合額を控除して保険者これをてん補する。

推進機関の有無を問わず帆船の場合
共同海損については、1パーセント。

第三者の求償については、1パーセント。

また、単独海損については、

15年未満の木造帆船の場合 3パーセント。

20年未満の鉄製帆船の場合 3パーセント。

15年以上20年未満の木造帆船の場合 4パーセント。

20年以上25年未満の鉄製帆船の場合 4パーセント。

いくつかの種類の見損が競合する場合には、控除される免責歩合は個々の単独海損について上に定める免責歩合に1パーセントを加えたものを超えない。

汽船の場合

単独海損については、

20年未満は2パーセント。

20年以上25年未満は3パーセント。

25年以上30年未満は4パーセント。

30年以上は5パーセント。

共同海損および第三者求償についてはいかなる免責歩合の控除も行なわれない。

船令は最初に航海を許された日、また

2% jusqu'à 20 ans;

3% de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans;

4% de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans;

5% au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise pour les avaries communes.》

〔第17条—精算は、保険者によって、船舶の保険価額から常に以下の免責歩合額を控除して行なわれる。

推進機関の有無を問わず帆船の場合、
並びに艇舟、平底船およびその他類似の船舶の場合

共同海損については、1パーセント。

第三者の求償については、1パーセント。

また、単独海損については、

15年未満の木造船の場合 } 3パーセント。

20年未満の鉄船の場合 } 4パーセント。

15年以上20年未満の木造船の場合 } 4パーセント。

20年以上25年未満の鉄船の場合 } 5パーセント。

20年以上の木造船の場合 } 5パーセント。

25年以上の鉄船の場合 } 5パーセント。

これらの項目の請求のうちいくつか競合する場合には、控除される免責歩合は個々の単独海損について上に定める免責歩合に1パーセントを加えたものを超えない。

汽船および専らモーターの力を借りて航行する船舶の場合

第三者の求償については、1パーセント。

また、単独海損については、

は、その日が証明できないときは、建造の年の1月1日から、修繕をなす港に入った日までを計算する。]

《ART. 18(1).—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, qui le coût 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 quelque autre cause que ce soit.

(2) Les assureurs auront le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumissions.

(3) Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il serait déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 17 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

(4) Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

20年未満は2パーセント。

20年以上25年未満は3パーセント。

25年以上30年未満は4パーセント。

30年以上は5パーセント。

共同海損については、いかなる免責歩合の控除も行なわない。

(最終項は、1924年約款第17条最終項と同じ。)]

《ART. 18(1).—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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, que ce soit à titre d'avaries particulières ou d'avaries communes.

(2) Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

(6) **Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage**, il sera opéré les réductions suivantes :

Pour les navires en bois, d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions,

(5) Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

Pour les navires

construits en bois :

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5 ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires

construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15% ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20% ;

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25% ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancrs et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15%.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 17.

(6) Sur les dépenses spéciales

à la carène et au doublage :

Pour les navires en bois, la réduction est d'un quarante-huitième par

les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.)

[第18条(1)一単独海損であると共に共同海損であると問わず、海損の精算に当っては、船舶を堪航状態に回復するために必要であると鑑定人によって証明された取替費および修繕費のみが考慮される。被保険者はこの他には減価、休業、その他の原因に対するいかなるてん補を請求することもできない。

(2) 保険者はこれらの取替えおよび修繕が入札の方法により行なわれるよう要求することができる。

(6) 船底および金属被覆部に特有な費用については、以下の控除が行なわれる。

木造船の場合、1ヶ月経過する毎に48分の1。但し、乾舷になされる金属被覆については、常に3分の1の控除を受ける。

鉄船または鋼船の場合、帆船については1ヶ月経過する毎に12分の1、また汽船については1ヶ月経過する毎に8分の1。

これらの控除の適用に当っては、期間は最後に船底が造られた日、または最後に被覆が実施された日から開始する。

(上記以外の各項は変更なし。)]

mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquelles subissent toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, la réduction est d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.

(7) Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

(8) Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par

dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

(9) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article 20 ci-après.

(10) Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

(11) Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les précédents paragraphes du présent article s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

(12) La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

(13) Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels, sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

(14) Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été

pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.》

〔第18条(1)一海損の精算に当っては、船舶を良好な堪航状態に回復するために必要であると鑑定人によって鑑定された取替費および修繕費のみが考慮される。被保険者はこの他には減価、休業、その他の原因に対するいかなるてん補を請求することもできない。〕

(2) 保険者はこれらの取替えおよび修繕が入札の方法により行なわれるよう要求することができる。

(3) 被保険者がこの要求に従わなかったときは、第17条および本条以下の各項に定める免責歩合および控除額とは関係なく、取替費および修繕費の総額から25パーセントが減額される。

(4) 修繕費明細書の作成日と入札日との間の期間が3日を超えたときは、保険者は超えた期間の船員の食料および給料を負担し、期間保険では保険料の経過は停止する。

(5) 船底および金属被覆部に特有な費用以外のすべての費用については、新旧交替額として以下の控除が行なわれる。

木造船について。

建造後1年以内については、控除されない。

第2年目、5分の1の控除。

2年以上経過後、3分の1の控除。

鉄船または鋼船について。

建造後1年以内および第2年目、控除されない。

第3年目および第4年目、10パーセントの控除。

4年後15年未満、15パーセント。

15年後20年未満、20パーセント。

20年後25年未満，25パーセント。

25年以上経過後，3分の1。

これらの船舶の場合，帆および索具に特有な取替えおよび修繕は，木造船について定められた控除による。

すべての船舶について，錨および錨鎖についての控除は，15パーセントを超えない。

上記控除割当を計算するに当って，船令は第17条に定める通りに計算される。

(6) 船底および金属被覆部に特有な費用について。

木造船の場合，1ヶ月経過する毎に48分の1の控除がなされる。但し，乾舷になされる金属被覆については，常に3分の1の控除を受ける。

鉄船または鋼船の場合，帆船については1ヶ月経過する毎に12分の1の控除，また汽船については1ヶ月経過する毎に8分の1の控除がなされる。

これらの控除の適用に当っては，期間は最後に船底が造られた日，または最後に被覆が実施された日から開始する。

(7) 控除がなされるすべての場合において，水先案内，曳船，出入港，鑑定費用，裁判費用または領事費用，および喪失食料の補充は控除から除外される。修繕のために必要であり，船舶の利益とはならない仮修繕費についても，控除は行なわない。属具の賃借料，平舟，船台，船渠または碇泊区の費用などその他のすべての費用については，修繕が入札によって行なわれた場合に準じてこれを合計し，それについてこの控除を行なう。合計に際し，金属被覆，その他残存物の純売却額は，これを控除する。

(8) 鑑定人の意見に基づき，肋材，鉄板その他船舶の海損部分が取替えられる

ことなく、単に接合、分割、矯正または修理されたときは、その修繕については、前項の規定にかかわらず、新旧交替額についていかなる控除も行なわれない。

(9) 単独海損の精算においては、船員の食料および給料は、本条第4項および以下の第20条に定める場合を除き、いかなる場合においても保険者その責に任じない。

(10) ヴェリタスまたはその他のすべての船級協会における船舶の再格付け費用は、いかなる場合においても保険者その責に任じない。

(11) 本条前各項に定める新旧交替額の控除は、共同海損に認容された船舶の修繕についても同様に適用される。

(12) 船舶の共同海損分担額は、協定保険価額に比例してのみ保険者これを負担する。保険者の負担に帰する単独海損があるときは、これを協定保険価額より控除する。

(13) 避難港で契約された冒険貸借の利息、前渡金手数料、利子またはその他のすべての比例的費用は分割評価され、上に定める基礎によって保険者の負担となった本来の責任額に比例して保険者これを負担する。

(14) 冒険貸借が当航海の期間より長い期間について契約されたときは、利息は協議によってなされる評価にしたがい、当航海期間について支払われた筈の利息に減額される。]

《ART. 19.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire, faits pour le renflouement, sont remboursés sans retenue au prorata des sommes assurées, même dans les risques

《ART. 19.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assurance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront rem-

souscrits francs d'avaries.

Sont remboursés dans les mêmes conditions les frais d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer.

Il est toutefois bien entendu :

1° Que lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 18 ;

2° Que lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne doivent, au prorata des sommes assurées, et dans les limites fixées par l'article 18, § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.》

〔第19条一引卸しを必要とする座礁の場合に、離礁のために支出された費用であつて、船舶の負担となるすべての費用は、単独海損不担保の条件で引受けられた危険の場合においても、控除を行わずに、保険金額に比例してん補される。〕

難破船の救援および海上救助の費用も、同様の条件でん補される。

但し、以下の通り了解される。

(1) 船舶の一部が犠牲に供されたときは、その部分の取替えは第18条に定める控除を受ける。

(2) 船舶が積荷を積載しているときは、

boursés sans franchise, au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 18.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 18 § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.》

〔第19条一引卸しを必要とする座礁並びに難破船の救援および海上救助の場合に、離礁、救援および救助に必要な費用は、単独海損不担保の条件の保険においても、免責歩合の控除を行わずに、保険金額に比例してん補される。〕

上記の作業中に船舶の一部が犠牲に供されたときも同様である。但し、その取替えについては第18条に定める控除が適用される。

船舶が積荷を積載しているときは、保険者は、保険金額に比例し、かつ第18条第12項の定めるところを限度として、上記の費用および犠牲に対する船舶の分担額についてのみ、その責に任ずる。

(第4項は、1924年約款第19条第4項と同じ。〕

保険者は、保険金額に比例し、かつ第18条第12項の定めるところを限度として、上に定める費用に対する船舶の分担額についてののみ、その責に任ずる。

本条の規定は、潮の通常の干満によって生じた座洲、および運河または河川において潮の到達する上流地点で生じた座礁については、適用されない。]

《ART. 22.—En cas de perte du navire, si le capitaine en est propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance jusqu'à production du certificat constatant le résultat de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise.

(2) S'il est établi par cette enquête que la perte est imputable à des fautes du capitaine, et si, par suite, son brevet lui est retiré, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine, en lui payant par composition 50% de l'indemnité si son brevet lui a été retiré définitivement, 75% s'il ne lui a été retiré que pour un temps.》

[第22条—船舶が滅失した場合において、船長が同船の所有者または共同所有者であるときは、彼の行動を拘束する官公庁の調査結果を証明する証明書が提出されるまで、保険における彼の部分の精算を延期される。

(2) この調査によって、滅失が船長の過失によると立証され、その結果、船長の免許が取消された場合には、それが詐欺によると否とを問わず、免許が決定的に取消された場合には、妥協により、保

《ART. 22(2).—S'il est établi par cette enquête que la perte est imputable à des fautes du capitaine, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine en lui payant par composition 50% de l'indemnité.》

[第22条—(第1項は、1924年約款第22条第1項と同じ。)

(2) この調査によって、滅失が船長の過失によると立証された場合には、それが詐欺によると否とを問わず、妥協により、保険金の50パーセントを船長に支払うことによって、保険者は、船長の被保険部分から有効に免除される。]

險金の50パーセントを船長に支払い、免許が一時的に取消された場合には、75パーセントを船長に支払うことによって、保険者は、船長の被保険部分から有効に免除される。]

《ART. 26.—Les assurés s'interdisent expressément :

1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;

2° Les assurances sur fret excédant 60% du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre, ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire.》

[第26条—被保険者は以下の保険を明らかに禁止される。

1. 船舶の安全な到達についての保険。
2. 正当な運賃を60パーセント超過する運賃の保険。

本条の規定に反して、船舶の所有者により、もしくは所有者の指図により、または所有者のためになされたすべての保険は、全損または委付の場合には、船舶についての保険金額をそれだけ減額させる。]

《ART. 26.—Les assurés s'interdisent expressément :

1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;

2° Les assurances des excédents d'avaries communes ;

3° Les assurances sur fret excédant 60% du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre, ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire.》

[第26条—被保険者は以下の保険を明らかに禁止される。

1. 船舶の安全な到達についての保険。
2. 共同海損超過額の保険。
3. 正当な運賃を60パーセント超過する運賃の保険。

(第2項は変らず。)]

《ART. 28.—Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de 15 mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes et/ou sauvetage, ainsi que de celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.》

[第28条—事故が発生した日から15ヶ月経過後になされる保険者の責任について

のすべての請求は、受理されない。但し、共同海損および／または救助に対する請求、並びに被保険船舶に対してなされる第三者の求償に関する請求については、この限りでない。]

《ART. 32.—Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.》

[第32条—数人の保険者の責任を生ぜしめるすべての場合において、各保険者はその引受金額に比例してのみその責に任ずる。各航海毎に引受金額がその責任の限度をなし、いかなる名目およびいかなる原因においても、この限度をこえて支払いの責に任ずることはない。]

《ART. 33.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses ou de saisons d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations seront stipulées par le tarif arrêté au 1^{er} janvier de chaque année par l'Union des Syndicats de Compagnies d'Assurances contre les risques de transports de toute nature.

《ART. 31.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses ou de saisons d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations sont stipulées par le tarif de la place.

Elles ne seront pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes men-

suelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

〔第31条—保険証券に規定された保険料は、帆船への過積みに対して支払われる割増、汽船および帆船については、特に危険な航海または冬期航海に対して支払われる割増とは別個のものである。これらの場合には、被保険者は、前もって保険者に通知した場合にのみ担保される。

この割増はその地の料率によって定められる。

この割増はやむを得ない避難の場合には支払われない。

保険料計算が月毎になされるすべての場合において、すべての開始した期間は経過したものとして計算される。

租税、印紙および保険証券の費用は、被保険者これを負担する。〕

《ART. 32.—Compétence.—Si plus de moitié de la valeur agréée du navire est assurée sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le tribunal de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

Hors le cas ci-dessus, les assureurs ne peuvent être assignés, même par voie d'appel en garantie, que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

Elles ne seront pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

〔第33条—（第1、3、4、5項は、1924年証券第31条と同じ。）

2. この割増は、あらゆる種類の運送危険に対して保険会社組合連合が毎年1月1日に取決める料率によって定められる。〕

《ART. 34.—Compétence. § 1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§ 2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire

Il est dérogé aux dispositions du Code de procédure civile qui seraient contraires à celles du présent article.》

〔第32条—管轄—船舶の協定保険価額の2分の1以上が同一地で保険に付されたときは、被保険者は既に訴訟が提起されたことを条件として、同じ訴訟について判決を受けるために、その他の保険者をその地の裁判所に召喚することができる。〕

上記の場合を除いて、保険者は、訴追によってさえも、契約が締結された地に被保険者が住所を選定したときはその地の商事裁判所に、または被保険者の選択により、契約が代理人によって締結されたときは、保険者の会社の所在地もしくは住所の商事裁判所にのみ、召喚されることができ

る。〔本条の諸規定に反する民事訴訟法の諸規定を排除する。〕

juger à leur égard le même litige.

§ 3.—L'assuré pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.》

〔第34条—管轄—1. 管轄に関する法律のこれに反するすべての規定にかかわらず、保険者は契約が締結された地の商事裁判所、または被保険者の選択により、契約が代理人によって締結されたときは、保険者の会社の所在地もしくは住所の商事裁判所にのみ、召喚されることができ

る。2. 但し、船舶の協定保険価額の2分の1以上が同一地で契約されたときは、被保険者は、既に訴訟が提起されたことを条件として、同じ訴訟について判決を受けるために、その他の保険者をその地の商事裁判所に召喚することができる。〕

3. 被保険者は、契約が締結された地に住所を選定して、保険者からいつでもその地の商事裁判所に召喚されることができ

Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires

— ... — (Assurance au voyage)

1^{er} NOVEMBRE 1928

	du	19	F	à	%F
Assuré: M					Police et Timbre
Navire					Droit d'enregistrement
Capitaine					Taxe de gestion
Voyage				Total	F

I.—Risques couverts.

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

II.—Risques exclus.

ART. 3.—Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues.

ART. 4.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De tous événements quelconques résultant de violation de blocus,

de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ;

3° De la piquûre des vers sur les parties, du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures, et pour tous accidents ou dommages corporels.

ART. 5.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

2° A la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

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

ART. 6.—Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'Ile

de la Réunion.

III.—Durée des risques.

ART. 7.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre, et cessent au moment où il a été ancré ou amarre au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise, et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

ART. 8.—La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs

une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.

IV.—Détermination de la valeur d'assurance.

ART. 9.—La valeur du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contrairement à dire d'experts. Cette valeur, ainsi agréée, comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche peut toujours être assurée séparément.

V.—Règlement des Indemnités.

ART. 10.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

ART. 11.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 10 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

ART. 12.—Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois pour les vapeurs ; après six mois pour les voiliers autres que ceux qui franchissent les Caps Horn et de Bonne Espérance ; après huit mois pour ces derniers ; au cabotage, après deux mois pour les vapeurs et quatre mois pour les voiliers.

Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée.

ART. 13.—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

- 1° De disparition ou destruction totale du navire ;
- 2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.

ART. 14.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparations d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages ou autres débris, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortune de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage, etc... non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 17 et 18, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

ART. 15.—Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

ART. 16.—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.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885), non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dûs par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.

ART. 17.—Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

1 % pour les avaries communes ;

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

3 % { sur les bâtiments en bois jusqu'à 15 ans ;
sur les bâtiments en fer jusqu'à 20 ans ;

4 % { sur les bâtiments en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

5 % { sur les bâtiments en bois de plus de 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 25 ans.

S'il y a concours de plusieurs de ces chefs de réclamation, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaries particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur et ceux naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise pour les avaries communes.

D'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 ses réparations.

ART. 18.— § 1.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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, que ce soit à titre d'avaries particulières ou d'avaries communes.

§ 2.—Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3.—Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il serait déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 17 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

§ 4.—Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5.—**Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage**, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

Pour les navires construits en bois :

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5^e ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction.

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15%,

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20%,

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25%,

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancrs et chaînes-câbles

n'est jamais supérieure à 15%.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 17.

§ 6.—**Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage**, il sera opéré les réductions suivantes :

Pour les navires en bois, d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.

§ 7.— Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 8.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

§ 9.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et

gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au § 4 du présent article et à l'article 20 ci-après.

§ 10.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 11.—Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les précédents paragraphes du présent article s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

§ 12.—La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

§ 13.—Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances de fonds intérêts ou tous autres frais proportionnels, sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

§ 14.—Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.

APT. 19.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise, au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 18.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées

par l'article 18 § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

ART. 20.—Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et qu'il se trouve dans un port de relâche où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'agent des assureurs, ou, à défaut, du consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller du port de relâche au port de réparations et en revenir, la prime ne court pas dans les assurances à terme; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port de relâche, s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir.

ART. 21.—Le port d'expédition est réputé port de relâche, si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

ART. 22.—En cas de perte du navire, si le capitaine en est propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance jusqu'à production du certificat constatant le résultat

de l'enquête administrative à laquelle sa conduite doit être soumise.

S'il est établi par cette enquête que la perte est imputable à des fautes du capitaine, quoique sans imputation de dol ni de fraude, les assureurs sont valablement libérés de la part assurée du capitaine en lui payant par composition 50% de l'indemnité.

ART. 23.—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.

ART. 24.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite ni suspension de paiements, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

VI.—Obligations des assurés.

ART. 25.—Paiement des primes.—Les primes sont payables au comptant, les risques des assureurs ne commençant, en aucun cas, avant leur entier paiement.

ART. 26.—Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances des excédents d'avarie communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédant 60% du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire.

ART. 27.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de

conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

ART. 28.—Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de 15 mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes et/ou sauvetage, ainsi que de celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

VII.—Nullité ou résiliation de l'assurance.

ART. 29.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par

l'assuré ni l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

ART. 30.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non paiement d'une prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.

ART. 31.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux

assureurs, a été agréée par eux, et s'engage à payer la totalité de la prime si elle n'a été déjà réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

De même, en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs.

VIII.—Limitation des engagements des assureurs.

ART. 32.—Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

IX.—Dispositions diverses.

ART. 33.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses ou de saisons d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations seront stipulées par le tarif arrêté au 1^{er} janvier de chaque année par l'Union des Syndicats de Compagnies d'Assurances contre les risques de transports de toute nature.

Elles ne seront pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

ART. 34.—Compétence. § 1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent

être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§ 2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

§ 3.—L'assuré pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.

CONDITIONS PARTICULIÈRES

————— ... —————

§ 1.—*Par l'entremise de M, Courtier-Juré d'Assurances près la Bourse,....., aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent et moyennant la prime de....., acquise en entier en cas de perte, et payable dans....., ainsi que toutes augmentations de primes qui pourront être dues, notamment en vertu de l'article 33.*

Le soussigné assure à..... demeurant à..... agissant pour le compte de..... la somme de..... portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles et toutes dépendances du navire..... nommé..... Capitaine..... estimés de gré à gré à qu'ils vaillent plus ou moins pendant la durée des risques, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation.

Pour le voyage de..... et séjours en tous lieux, rades et rivières s'y rattachant

§ 2.—*Les règlements d'avaries communes et de sauvetage pourront être établis conformément à la loi française ou aux Règles d'York*

et d'Anvers, si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

Le présent paragraphe ne déroge en rien aux dispositions de l'imprimé en ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, et, en conséquence, les règlements d'avaries communes seront, le cas échéant, redressés en conformité des dites dispositions.

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

§ 4.—La présente police couvre également, sous déduction des franchises et réductions prévues, les pertes et dommages survenus directement au corps par suite d'accidents en cours de chargement, déchargement, ou de manutention de la cargaison, ou occasionnés par négligence du capitaine, des gens de mer ou des pilotes, ou par un défaut caché du corps, pourvu que ces pertes ou dommages ne soient pas le résultat d'un manque de surveillance ou de diligence, soit des armateurs, ou de l'un d'eux, soit de leurs représentants.

Il est toutefois spécifié qu'en aucun cas, le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

§ 5.—Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police, ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs, et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires en garantissent le paiement à l'échéance.

§ 6.—Il est formellement entendu que les armateurs, propriétaires ou affrêteurs de navires assurés s'interdisent de charger une quantité dépassant, en poids, la jauge nette, en briques, briquettes, carreaux, rails et minerais, que l'arrimage et les quantités aient été acceptés par un capitaine désigné par les assureurs, sous peine de nullité de

la souscription.

§ 7.—*Par dérogation à l'article 12 de l'Imprimé, la perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles, jour et heure de Paris.*

(21) 1929年6月6日の係船保険証券

1929年6月6日に、「係船海上保険証券」(Police d'assurance maritime sur corps de navires en séjour dans un port) が作成された。

同保険証券および普通保険約款の内容は次の通りである。

Imprimé du 6 Juin 1929

**POLICE FRANÇAISE
D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES
EN SÉJOUR DANS UN PORT**

	du	19	F.	à	%	F.
Courtier : M						Police et Timbre
Navire						Droit d'Enregistrement
Séjour						Taxe de Gestion
						Total F. <u> </u>

I.—Risques couverts.

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 5^e et 6^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire,

ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

II.—Risques exclus.

ART. 3.—Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues.

ART. 4.—Les assureurs sont exempts :

- 1° Des fautes du ou des gardiens ;
- 2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ;
- 3° De la piqûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;
- 4° De tous frais d'hivernage et de quarantaine ;
- 5° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison des engagements du navire assuré ;
- 6° De tous recours exercés pour fait de mort ou de blessures, et pour tous accidents ou dommages corporels.

ART. 5.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

- 1° Aux commissions de consignation et d'avances de fonds ;
- 2° A la saisie et vente du navire, pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour

le libérer de cette saisie.

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

III.—Durée des risques.

ART. 6.—Les risques de l'assurance courent de la date indiquée aux conditions particulières, en tant qu'à cette date, le navire est en séjour, ayant terminé ses opérations commerciales, et cessent dès que le navire est réarmé en vue d'un voyage, ou qu'il a commencé à charger des marchandises.

La période assurée ne sera pas renouvelable par tacite reconduction. Si elle est inférieure à un mois, la prime d'un mois au minimum sera toujours exigible.

Pendant toute la durée du séjour assuré, le navire ne devra avoir aucune marchandise à bord.

IV.—Valeur agréée.

ART. 7.—La valeur agréée du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contradictoirement à dire d'expert.

V.—Règlement des indemnités.

ART. 8.—Chaque événement est, au point de vue des franchises, l'objet d'un règlement distinct et séparé.

ART. 9.—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne pourra être fait que pour les seuls cas :

- 1° De disparition ou destruction totale du navire ;
- 2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.

ART. 10.—Si le montant total des dépenses à faire au navire pour réparations d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages ou autres débris, ainsi que des réductions pour différence

du vieux au neuf), dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortunes de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage, etc..., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire est effectivement réparé, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 13 et 14, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

ART. 11.—Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port, où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu où il séjourne les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

ART. 12.—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.

Les assureurs du navire n'ont pas droit aux subventions de l'Etat. En cas de perte totale ou de délaissement, il leur sera

acquis, au minimum, une prime correspondant à six mois de risques.

ART. 13.—Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les navires en bois, les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

3 % { sur les bâtiments en bois jusqu'à 15 ans ;
sur les bâtiments en fer jusqu'à 20 ans.

4 % { sur les bâtiments en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans.

5 % { sur les bâtiments en bois de plus de 20 ans ;
sur les bâtiments en fer de plus de 25 ans.

Sur les navires en fer ou en acier, à vapeur, ou naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au-delà de 30 ans.

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 ses réparations.

ART. 14.—§1.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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 assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3.—Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il serait réduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues, tant à l'article 13 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

§ 4.—**Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage**, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

—*Pour les navires construits en bois :*

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5 ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

—*Pour les navires construits en fer ou en acier :*

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10 % ;

Après 4 ans, jusqu'à 15 ans, 15 % ;

Après 15 ans, jusqu'à 20 ans, 20 % ;

Après 20 ans, jusqu'à 25 ans, 25 % ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15 %.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 13.

§ 5.—**Pour les dépenses spéciales à la carène et au doublage**, il sera opéré les réductions suivantes :

Pour les navires en bois, d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent

toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite, ou le dernier doublage appliqué.

§ 6.—Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires. La réduction n'a pas lieu, non plus, sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjudgée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 7.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

§ 8.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages du gardien ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 9.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

ART. 15.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise, au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 14.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus, soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

ART. 16.—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.

ART. 17.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues ou non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite ni suspension de paiements, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue de la police objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

ART. 18.—Lorsque, par dérogation à l'article 6, le navire a été autorisé par les assureurs à avoir des marchandises à bord, les dispositions suivantes sont applicables :

1° Les assureurs sont exempts de tous recours, exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs à ces marchandises ;

2° Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues, les contributions d'avaries communes ne seront remboursées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de 1 %, calculée sur la valeur d'assurance du navire.

3° Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les §§ 4 et suivants de l'article 14, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

4° La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge. Elle ne peut comprendre aucune indemnité pour chômage.

5° Dans les cas visés par l'article 15, les assureurs ne doivent, au prorata des sommes assurées, et dans les limites fixées par la disposition qui précède, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices faits pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage.

ART. 19.—L'armateur devra assurer un gardiennage efficace et continu à bord du navire assuré.

VI.—Obligations des assurés.

ART. 20.—Paiement des primes.—Les primes sont payables au comptant, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas avant leur entier paiement. Elles restent définitivement acquises aux assureurs, dès que les risques ont commencé à courir.

ART. 21.—Les assurés s'interdisent expressément toute assurance, quelle qu'en soit la dénomination, qui porterait, au delà de la valeur agréée, sur des intérêts autres que ceux couverts par la présente police.

Toute assurance faite par le propriétaire du navire, par son ordre ou pour son compte, contrairement à l'interdiction qui précède, réduit d'autant la somme assurée sur le navire.

ART. 22.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit

des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, à prendre lui-même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

ART. 23.—Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de 15 mois, à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour sauvetage, ainsi que de celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

VII.—Nullité ou résiliation de l'assurance.

ART. 24.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de la cessation des risques, ou d'un sinistre concernant le navire, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de

Commerce.

ART. 25.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.

ART. 26.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs et a été agréé par eux.

De même, en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs.

VIII.—Limitation des engagements des assureurs.

ART. 27.—La valeur assurée du navire constitue, pour la durée de la présente assurance, la limite des engagements des assureurs ;

toutefois, les assurés ont la faculté, après chaque événement à la charge des assureurs, de reconstituer le capital assuré, moyennant un taux proportionnel au temps restant à courir et appliqué sur le montant nécessaire à cette reconstitution.

IX.—Dispositions diverses.

ART. 28.—Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

ART. 29.—Compétence: §1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

§3.—L'assuré pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.

CONDITIONS PARTICULIÈRES

————— ... —————

§1.—*Par l'entremise de M....., Courtier-Juré d'Assurances près la Bourse....., aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de.....*

.....

payable dans.....

Le soussigné assure à.....
 demeurant à.....agissant pour le compte de.....
 la somme de.....
 portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, et toutes dépendances,
 ainsi que sur les machines, chaudières et moteurs du navire.....

.....
 nommé.....estimés de gré à gré
 à
 qu'ils vaillent plus ou moins pendant la durée des risques, les parties
 renonçant réciproquement à toute autre estimation.

Pour..... de séjour

 les risques à prendre.....
 pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au terme du temps
 assuré.

§ 2.—La susdite estimation de.....
 se divise comme suit :

Fr.	Valeur agréée des corps, quille, agrès, etc.
	Valeur des machines, chaudières, moteurs et accessoires.
Fr.	Somme égale.

§ 3.—En cas d'avaries particulières matérielles, le règlement sera
 établi distinctement sur les corps, quille, agrès, etc., et sur les
 machines, chaudières, moteurs et accessoires. En cas de délaissement,
 le règlement aura lieu sur l'ensemble.

§ 4.—Le navire est également couvert pendant ses réparations, son
 séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip,
 et pendant ses déplacements forcés dans le port.

§ 5.—Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment
 de la signature de la police, ou contractée pendant la durée des risques,

doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs.

(2) 1941年12月1日の船舶保険証券

前記 1928 年の船舶保険証券は、引続き 1929 年11月21日、1932年 6月 9日、1934年 3月22日および1938年10月27日に改正されたが、それは主に特別約款についてであって、普通約款については改正がなされていないように思う。

この間、汽船用と帆船用という 2つの保険証券様式およびそのそれぞれについて航海保険用と期間保険用の区別は、依然として存続していた。

更に、これらの保険証券は追加約款によってしばしば修正され、その結果非常に複雑なものとなり、当事者間のハーモニーが失なわれることもしばしばであった。すなわち、一方においては汽船と他方においては帆船のそれぞれ 2つずつの保険証券の普通約款が類似しているために、これらの保険証券は、航海保険であるか期間保険であるかによって変わるところの、これまた印刷された追加約款によって補足され、かくして普通約款を構成している条文を補足したり、削ったり、修正したり、緩和したり、廃止したりしていた。それ故、契約者が、契約のあらゆる点において誤りを犯さないようにするためには、普通約款と特別約款という別々の印刷様式を併せて読み、一方を他方に組み入れるという操作が必要であった。そして、これは必ずしも容易な術ではなかった。²⁴

それ故、船舶の種類、保険期間の違いに応じてそれぞれの印刷保険証券ができたにもかかわらず、フランスの船舶保険証券は、現実には全く一貫性と等質性を欠いていた。その結果、フランスの海上保険市場は、数多くの訴訟と際限のない議論に大いに悩まされることになった。²⁵

1941年に、このような不安定な状況に終止符が打たれた。すなわち、簡素化の要請の下に、漁船、遊覧船、帆船および機帆船を除くすべての船舶用の保険証券 (*Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers*

et des navires à moteur auxiliaire) が作られた。これが、1941年12月1日の船舶保険証券である。

これは、その多くの規定をそれ以前の保険証券の諸規定に負いながら、それまでの保険証券のように保険者によって一方的・排他的に作成されたものではなく、その後作成された1944年8月17日の積荷保険証券と同様、保険者の正当な利益と、被保険者の少なからず尊重されうべき利益とに衡平を期する目的で、相互の協力によって作成されたいわゆる客観的保険証券である。従って、統一と衡平と総括を期して作成されたこの保険証券は、これまでの船舶保険証券と比べて、船主にとってずっと好ましいものとなった。

既述の通り、この保険証券が漁船、遊覧船、帆船および機帆船を除く船舶を対象とするものであるために、専らこれら漁船等の船舶を対象とする規定が排除され、また、これまで定型的特別約款の一部を構成していた多くの規定が、この1941年12月1日の船舶保険証券の普通約款に編入され（例えば、普通約款第9, 10, 11, 15, 17, 18, 19(4), 26, 29条等）、さらに、これらの普通約款を補足する21の追加約款も同時に作成された。

かくして、具体的な改正点は後掲の通りであるが、被保険者は、以後、船舶の種類、保険の種類（航海保険か期間保険か）の相違によって多くの種類の約款中から自分の必要なものを選び出すといった煩雑さが解消され、この新証券の規定だけを読めば、十分約款の内容を理解できるようになった。

このように、この1941年証券は以前のものとは比べて大幅に修正されているので、前記1928年証券の相当する約款を併記しながら、この1941年証券（1946年10月1日改正）の改正点を示そう。

1928年11月1日の船舶保険証券

《ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes

1941年12月1日の船舶保険証券

《ART. 1^{er}.—Sont, aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes

qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.》

〔第1条—保険者は、暴風雨、難破、座礁、衝突、航路または航海のやむをえない変更、投荷、火災、爆発、掠奪、海賊行為、船員の悪行、および一般にすべての海上事故によって被保険船舶に生じた損傷および滅失を、以下に定める条件の下に負担する。〕

qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

Ces risques demeurent couverts même en cas de changement forcé de route ou de voyage, ainsi qu'en cas de baraterie de patron, faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Sont également aux risques des assureurs, dans les mêmes conditions, les dommages et pertes causés au navire par des fautes des préposés terrestres de l'assuré, à condition que ces fautes n'aient pas le caractère d'un dol ou d'une fraude, ainsi que ceux provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs, pourvu que ces dommages et pertes ne soient pas le résultat d'une faute caractérisée des armateurs, ou de l'un d'eux, de leurs directeurs, chefs d'agences, capitaines d'armement ou chefs du service technique. Il est toutefois spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.》

〔第1条—保険者は、暴風雨、難破、座礁、衝突、投荷、火災、爆発、掠奪によって、および一般にすべての海上事故によって被保険船舶に生じた損傷および滅失を、以下に定める条件の下に負担する。〕

上記諸危険は、航路または航海のやむをえない変更がある場合、および船員の悪行、船長、海員または水先人の過失が

《ART. 2.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.》

〔第2条—被保険船舶と他船との衝突、または被保険船舶と浮遊建造物、防波堤、波止場、棧橋その他との追突によって、被保険船舶に対してなされる第三者の求

ある場合にも、担保が継続される。

保険者はまた、その過失が詐欺の性質をもたない限り、被保険者の陸上使用人の過失によって船舶に生じた損傷および滅失、並びに、それが数人の船舶構築者、またはその一人、支配人、代理店主、船舶管理者もしくは技術部門の長の特有な過失によらない限り、船体または機関の隠れた瑕疵によって生じた損傷および滅失についても、同じ条件の下に負担する。但し、いかなる場合においても、隠れた瑕疵を有する部分の取替えまたは修理は保険者これを負担しないことを明記する。〕

《ART. 2.—**Recours de Tiers.**—Sont à la charge des assureurs, même dans les cas prévus à l'alinéa 3 de l'article 1^{er}, les risques de recours de tiers, autres que ceux exceptés par les paragraphes 6 et 7 de l'article 4-A, exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre des bâtiments flottants, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, mobiles ou flottants.

Il en sera de même, et dans les mêmes conditions, des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses ancrs et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire.》

〔第2条—第三者の求償—被保険船舶と他船との衝突または被保険船舶と浮遊建造物、防波堤、波止場、棧橋その他の固定物、可動物もしくは浮遊物体との追突によって、被保険船舶に対してなされる第三者の求償の危険は、第4条A第6号

償の危険は、第4条第6号および第7号によって免責された場合を除き、割り当てられた賠償額の10分の9だけ保険者これを負担する。但し、保険金額の10分の9を限度とする。

被保険者は賠償額の10分の1を負担する。

被保険者はこの10分の1を付保することを禁止される。

この禁止規定に違反した場合には、この10分の1の利益を相殺するために、被保険者は更に10分の1の控除を受ける。]

および第7号によって免責された場合を除き、第1条第3項に定めた場合においても、保険者これを負担する。

被保険船舶の錨または錨鎖によって生じた損傷について、被保険船舶に対してなされる第三者の求償についても、錨および錨鎖が船舶に連結していたときに限り、同様にまた同じ条件の下に保険者これを負担する。]

《ART. 3.—Chargement.—Il est permis d'embarquer des hommes, des chevaux, du matériel, des munitions, des matières inflammables, explosibles ou corrosives, et généralement toutes facultés quelconque, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.》

[第3条—積載貨物—人、馬、資材、軍需品、可燃性・爆発性または腐蝕性物質、および一般にすべての貨物を、船艙内であると甲板上であるとを問わず、積載することができる。但し、法規、商業上一般に認められた慣習、または主務官庁の認可によって定められた条件に従わなければならない。]

《ART. 4.—A.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De tous événements quelconques

《ART. 4.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De tous événements quelconques

résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ou de vétusté ;

3° De la piquûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures, et pour tous accidents ou dommages corporels.

ART. 5.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

2° A la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque

résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté, sauf ce qui est dit à l'article premier au sujet du vice caché ;

3° De la piquûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels ;

B.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

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

〔第4条—保険者は、船員の悪行の負担に関する第1条の規定にかかわらず、以下の危険についてはその責に任じない。

1. 船長の詐欺的行動。

封鎖侵破、密輸または禁止商業もしくは秘密商業から生じるすべての事故。

但し、上記のいずれの場合においても、船長が船主またはその代理人の同意なしに変更され、別の者によって交代されたときは、この限りでない。

2. 固有の瑕疵および自然消耗から生じる損傷および滅失。

3. 金属被覆によって保護されていない船舶部分についての虫害。

4. 籠港、検疫および荷卸し期間のすべての費用。

5. 船長または船員が陸上でなした行為が船舶に及ぼすすべての結果。

6. いかなる人により、かついかなる原因に基づいてなされるかを問わず、船積および被保険船舶の契約に関する損害または損失についてなされるすべての求償。

7. 死亡および傷害行為に対して、および身体的事故または傷害に対してなされるすべての求償。

第5条—保険者は以下の事項については無関係であることを明白に約定する。

1. 避難港以外の場所で契約された冒險貸借の利息並びに避難港以外の場所で支払われた供託金および前払金について

2° A la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

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

〔第4条—A.—保険者は、船員の悪行の負担に関する第1条の規定にかかわらず、以下の危険についてはその責に任じない。

(第2号以外は、すべて1928年証券第4条各号と同じ。)

2. 固有の瑕疵または自然消耗から生じた損傷および滅失。但し、隠れた瑕疵について第1条の定めるところを除く。

B.—(1928年証券第5条と同じ。)

の手数料。

2. いかなる場所およびいかなる原因であるとを問わず、船舶の差押えおよび売却並びにこの差押えを解除するために提供される担保費用。

3. 商法第 216 条に基づいて船主が債権者に対してとったあらゆる決定の効果。]

《ART. 3.—Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues.》

[第 3 条—保険者は、内乱または戦争、味方であると敵であるとを問わず、ある政府の敵対行為、報復、抑留、捕獲および迫害、および一般にすべての戦争事故によって生じる損傷および滅失、並びに海賊行為、ストライキ、ロック・アウト、騒擾、暴動およびその他類似の行為によって生じる損傷および滅失についてはその責に任じない。]

《ART. 5.—Risques de Guerre.—Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, captures, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques, d'explosion de torpilles, de mines sous marines, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de piraterie.》

ART. 6.—Risques de Grève.—Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, et autres faits analogues.》

[第 5 条—戦争危険—保険者は、内乱または戦争、すべての政府および官憲による敵対行為、報復、捕獲、抑留、拿捕、強留、迫害または抑止、魚雷、水面下の機雷の爆発、および一般にすべての戦争事故並びに海賊によって生じる損傷および滅失についてはその責に任じない。]

第 6 条—ストライキ危険—保険はまた、騒擾、暴動、ストライキ、ロック・アウトおよびその他類似の行為によって生じた損傷および滅失についても、その責に任じない。]

《ART. 7.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre, et cessent au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise, et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.》

[第7条—航海保険の危険は、船舶が解纜または揚錨した時に始まり、目的地において投錨または結纜した時に終る。船舶が貨物を積載するときは、危険は貨物の積込みを開始した時に始まり、荷卸しが終了した時に終る。但し、目的地に到達後15日を超えない。船舶が他の航海のためにその地で貨物を積載したときは、危険は直ちに終了する。]

《ART. 8.—La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont

《ART. 7.—Détermination du voyage.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre, et cessent au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise, et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

2. Le contrat ne peut produire aucun effet au profit de l'assuré pour toute assurance au voyage dont les risques n'auraient pas commencé dans le mois de la date de sa souscription, à moins qu'un autre délai n'ait été expressément convenu.》

[第7条—航海の決定—(第1項は、1928年証券第7条と同じ。)]

2. 契約は、これと異なる期間が明白に約定されていない限り、契約締結後1ヶ月以内にその危険が開始しない航海のすべての保険について、被保険者のためにいかなる効果も生じない。]

《ART. 8.—Quarantaine.—La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont

droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué, mais ils ne répondent d'aucun frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.》

〔第8条—檢疫期間はそれが生じた航海の一部をなすものとみなされる。但し、航海について保険に付された船舶が、目的地以外の地において檢疫を受けるときは、保険者は、檢疫のために出発した日から帰る日まで保険料を1ヶ月につき4分の3パーセント割増する権利を有する。〕

droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

La même augmentation de prime est applicable au cas où le navire assuré au voyage, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant ce port bloqué, mais ils ne répondent d'aucun frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.》

〔第8条—檢疫期間—（第1, 3, 4項は、1928年証券第8条の各項と同じ。〕

航海につき保険に付された船舶が、目的港が封鎖されたために、その港の前で碇泊したまたは他の港へ回航された場合にも、上と同じ保険料の割増が適用される。この場合には、すべての碇泊および回航

船舶が、目的港が封鎖されたために、その港の前で碇泊しまたは他の港へ回航された場合にも、上と同じ保険料の割増が適用される。この場合には、すべての碇泊および回航の間、保険者は危険の担保を継続する。但し、この延長は封鎖港の前に到達した日から6ヶ月を超えない。この回航および碇泊から生じる費用または経費の増加については、保険者は一切その責に任じない。

被保険者は、いかなる場合においても、自らの意思によって6ヶ月前に危険を終了させることができる。

往復航海または巡回航海の保険の場合には、船舶が活動を開始すべき最初の港に到達した時から4ヶ月の碇泊を、保険料の割増なくして、承認する。碇泊が4ヶ月を超えるときは、超えた月につき3分の2パーセントの割増保険料を保険者に支払わなければならない。]

の間、保険者は危険の担保を継続する。但し、この延長はこの封鎖港の前に到達した日から6ヶ月を超えない。この回航および碇泊から生じる費用または経費の増加については、保険者は一切その責に任じない。]

《ART. 9.—Prolongation éventuelle.—Dans les assurances à terme, les risques des assureurs cesseront à la date prévue dans la police pour son expiration, époque fixe quel que soit, à cette date, le lieu où se trouvera le navire. Toutefois, si, à ce moment, 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 seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations, certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout, moyennant surprime calculée par jour

supplémentaire de risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.》

〔第9条—保険期間の延長—期間保険においては、保険者の危険は保険証券に定められた特定日に終了する。その日に船舶がいかなる地にあるかを問わない。但し、この時、船舶が保険者の負担となる海損のために修繕中である場合、または保険者の負担となる海損を被った状態で航海中である場合には、本保険証券によって担保される危険は、前者の場合には、修繕が完了し鑑定人の証明あるまで、また後者の場合には、航海の終了まで、延長される。いずれの場合にも、延長された日数に対して割増保険料が支払われる。この延長期間中に船舶が滅失した場合には、保険者は、6ヶ月の新たな期間に対する保険料を徴収することができる。〕

《ART. 10.—Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit avec ses appareils moteurs, ensemble ou séparément; de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toutes assistances, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage, et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Le navire est également couvert

pendant ses réparations, son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip et généralement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police.》

〔第10条—船舶は、水先人なくして港、錨地、川および運河に入り、または曳航され、かつそこから出ることができる。船舶はまた、帆を以て、または推進機関の全部もしくは一部を以て航行し、あらゆる曳航および救助作業を行ない、かつあらゆる救援を提供することができる。但し、これら曳航、救助および救援活動中に生じた海損は、被保険者がその金額を回収できなかつたときに限り、保険者の負担となるものとする。〕

船舶はまた、修繕中、船渠、船台、乾船渠、船架および一般にその場所のいかんを問わず、保険証券に定めた航海の範囲内において負担される。〕

《ART. 11.—**Navigations spéciales.**

—Les navigations ci-après sont interdites, même lorsqu'elles peuvent être couvertes sous réserve de déclaration préalable et moyennant surprime. Toutefois, si le navire assuré se trouve dans l'obligation de pénétrer dans les zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime à arbitrer :

1° Eaux situées au Nord du 70° de latitude Nord et au Sud du 60° de latitude Sud ;

2° Mer de Behring, de ou pour tout port ou lieu de l'Alaska ou de

la Sibérie (sauf Vladivostock, où le navire pourra entrer et d'où il pourra partir entre le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre) ;

3° De ou pour tout port ou lieu de la côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 43°40' latitude Nord (Halifax et les opérations de charbonnage à Louisbourg et à Sydney étant couverts en tous temps sans surprime) ;

4° De ou pour tout port ou lieu de la côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 50° latitude Nord (la navigation de ou pour Prince Rupert, via le détroit de Dixor, et de ou pour l'île de Vancouver, étant couverte, en tous temps, sans surprime) ;

5° De ou pour les îles Kerguelen ou Crozet ou au Sud du 50° de latitude Sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des îles Falkand ; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude Sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir ;

6° Dans la mer Baltique, au Nord d'une ligne comprise entre M^o (63° 33' latitude Nord) et Vasa (63° 20' latitude Nord) entre le 1^{er} novembre et le 20 mai (ces deux jours inclus) ; ou au Nord de la ligne Stockholm-Reval (Tallinn), ou à l'Est de Reval (Tallinn) entre le 21 novembre et le 5 mai (ces deux jours inclus), ou au

Nord du 56° latitude Nord, entre le 15 décembre et le 15 avril (ces deux jours inclus), excepté les eaux au Sud du 59° latitude Nord et à l'Est du 22° longitude Est, qui sont interdites entre le 1^{er} décembre et le 15 mai (ces deux jours inclus) ;

7° En tous lieux, du 1^{er} mars au 30 juin (ces deux jours inclus), avec cargaison de charbon indien ;

8° En tous lieux et à toute époque avec cargaison de charbon polonais.》

〔第11条—特別航海—以下の航海は、それが船舶の保険に付された範囲内にあるときといえども、禁止されるが、予め通知し、かつ割増保険料を支払えば、負担されることもある。但し、被保険船舶が不可抗力によりまたは救援を提供しもしくは救助をなすために、やむをえず禁止水域に入ったときは、必要な割増保険料の支払いによって負担される。〕

1. 北緯70度以北および南緯60度以南の水域。

2. ベーリング海、アラスカまたはシベリアのすべての港もしくは地への、またはそこからの航海（船舶が5月1日から11月1日に至る間、出入港できるウラジオストックを除く）。

3. 北緯43度40分以北のアメリカ大西洋沿岸、その河川および隣接諸島のすべての港もしくは地への、またはそこからの航海（ハリファックス、およびルイバークまたはシドニーにおける石炭積込作業は、その時期を問わず、割増保険料なしに担保される）。

4. 北緯50度以北のアメリカ太平洋沿岸、その河川および隣接諸島のすべての港もしくは地への、またはそこからの航

海（ディクサー海峡を經由するフランス・リュペールへのもしくはそこからの航海、およびバンクーバー島へのもしくはそこからの航海は、その時期を問わず、割増保険料なしに担保される）。

5. ケルグレンもしくはクロゼット諸島へのもしくはそこからの航海、またはパタゴニア、チリーもしくはフォークランド諸島の港もしくは地を除く、南緯50度以南。但し、本約款で除外されない港または地への往復のために南緯50度以南の水域に入ることにはできる。

6. バルチック海において、11月1日から5月20日に至る間（両日を含む）、モー（北緯63度33分）およびヴァーサ（北緯63度20分）を結ぶ線以北、または11月21日から5月5日に至る間（両日を含む）、ストックホルム・レヴェル（タリン）線以北もしくはレヴェル（タリン）以東、または12月15日から4月15日に至る間（両日を含む）、北緯56度以北。但し、北緯59度以南、東経22度以東の水域は、12月1日から5月15日に至る間（両日を含む）禁止される。

7. 船舶がインド炭を積載しているときは、3月1日から6月30日に至る間（両日を含む）、すべての地において。

8. 船舶がポーランド炭を積載しているときは、すべての地において、およびすべての期間。]

《ART. 9.—La valeur du navire, sans qu'elle puisse être inférieure aux évaluations fixées par les accords en vigueur de l'Union des Syndicats, doit être établie, à défaut de mutuelle entente, contradictoirement à dire d'experts. Cette valeur, ainsi agréée, comprend indivisément tous ses ac-

《ART. 12.—Valeur agréée.—La valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation, sauf en cas de majoration anormale et sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 26 et à l'article 27.

cessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche peut toujours être assurée séparément.》

〔第9条—船舶の価額は、それが保険組合連合により現在実施中の協定によって定められる評価額よりも低いのでなければ、相互の合意がない場合には、対審の形式で鑑定人の意見によってこれを定めなければならない。このように協定されたこの価額は、船舶に付属するすべてのもの、就中、食料、乗組員前渡金、艙装費およびすべての船費を不可分に包含する。但し、これらの費用のいずれかが船舶の所有利益と別個の利益に関する支出であることを証明できる場合はこれを除く。〕

上記の証明がないときにおいても、船舶保険者は、委付の場合に船舶保険の前または後にそれとは別個に締結された艙装費、食料または船費に関する保険の金額をその協定保険価額から減額することができる。

但し、漁船の危険の場合には、漁船の

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

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

〔第12条—協定保険価額—船舶の協定保険価額は、かかるものとして、かつ全体として定められる。著しい増価の場合を除き、かつ第26条第1号および第27条の規定を留保して、両当事者は相互に、これと異なるすべての評価を放棄する。〕

協定保険価額は、船体および機関、並びに船舶に付属するすべてのもの、就中、食料、乗組員前渡金、艙装費およびすべての船費を不可分に包含する。但し、これらの費用のいずれかが船舶の所有利益と別個の利益に関する支出であることを証明できる場合はこれを除く。

上記の証明がないときにおいても、船舶保険者は、委付の場合に船舶保険の前または後にそれとは別個に締結された食料、乗組員前渡金、艙装費または船費に関する保険の金額をその協定保険価額から減額することができる。〕

特別鐵装の価額は、常にこれを別個に保険に付すことができる。]

《ART. 26.—Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances des excédents d'avaries communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédant 60 % du fret à justifier.

Toute assurance faite par les propriétaires des navires, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de délaissement, la somme assurée sur le navire.》

[第26条—被保険者は以下の保険を明らかに禁止される。

1. 船舶の安全な到達についての保険。
2. 共同海損超過額の保険。
3. 正当な運賃を60パーセント超過する運賃の保険。

本条の規定に反して、船舶の所有者により、もしくは所有者の指図により、または所有者のためになされたすべての保険は、委付の場合には、船舶についての保険金額をそれだけ減額させる。]

《ART. 25. (Assurance au voyage).—**Paiement des primes.**—Les primes sont payables au comptant, les risques des assureurs ne commençant, en aucun cas, avant leur entier paiement.》

《ART. 25. (Assurance à terme).—**Paiement des primes.**—Les primes sont payables, savoir

le 1^{er} quart : dans le mois de la prise des risques ;

《ART. 13.—**Assurances complémentaires.**—L'assuré s'interdit expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances des excédents d'avaries communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédant 60 % du fret à justifier.

Toute assurance faite par le ou les propriétaires du navire, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme sur assurée le navire.》

[第13条—**補充的保険**—(第1項は、主語の「被保険者」が単数になっただけである。)

本条の規定に反して、一人または複数の船舶所有者により、もしくは所有者の指図により、または所有者のためになされたすべての保険は、全損または委付の場合には、船舶についての保険金額をそれだけ減額させる。]

《ART. 14.—**Primes, taxes, droits et impôts.**

§ 1^{er}.—Dans l'assurance au voyage, la prime est payable comptant et sans escompte, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas à courir avant son complet paiement.

§ 2.—Dans l'assurance à terme, la prime est payable à trente jours de la prise des risques, sans escompte, si l'assurance est faite pour moins

le 2^e — : à trois mois de la prise des risques ;

le 3^e — : à six mois de la prise des risques ;

le 4^e — : à neuf mois de la prise des risques.

L'escompte, fixé uniformément à 4 %, sera déduit au moment de chaque paiement à son échéance.

En cas de non paiement des primes à l'une quelconque des échéances ci-dessus, l'escompte sera supprimé de plein droit, et les risques seront, sur simple mise en demeure des assureurs par lettre recommandée, suspendus de plein droit quinze jours francs après la réception de cette lettre par l'assuré ou, si ce dernier réside à l'étranger, par son courtier.

Cette mise en demeure rendra les primes non acquittées payables au domicile des assureurs.

Si le paiement des primes en souffrance est effectué après l'expiration du délai de quinze jours francs ci-dessus prévu, la police reprendra son plein et entier effet le lendemain, à zéro heure, de la date de ce paiement.)

«ART. 33.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui seront dues à raison des chargements lourds sur les navires à voiles, et, pour les vapeurs et les voiliers, de navigations spécialement dangereuses ou de saison d'hivernage, auxquels cas les assurés ne seront garantis qu'autant qu'ils

de douze mois, et sous escompte de 3 %, si elle est faite pour douze mois.

Toutefois, dans ce dernier cas, 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, mais sans escompte, à savoir :

Le 1^{er} quart, à trente jours de la prise des risques ;

Le 2^e quart, à trois mois de la prise des risques ;

Le 3^e quart, à six mois de la prise des risques ;

Le 4^e quart, à neuf mois de la prise des risques ;

En cas de non-paiement à l'une quelconque des échéances prévues au présent paragraphe, les risques seront, sans qu'il soit besoin d'aucune sommation ni mise en demeure, automatiquement suspendus jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette 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. Toutefois, dans l'assurance faite pour douze mois, le non-paiement à l'échéance du 2^e, 3^e ou 4^e quart de la prime n'entraînera

en auront donné préalablement avis aux assureurs.

Ces augmentations seront stipulées par le tarif arrêté au 1^{er} janvier de chaque année par l'Union des Syndicats de Compagnies d'Assurances contre les risques de transports de toute nature.

Elles ne seront pas dues dans le cas de relâche forcée.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

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

〔第25条—（航海保険）—保険料の支払い—保険料は現金で支払われるべきものとし、保険者の危険は、いかなる場合においても、保険料が完全に支払われるまでは、開始しない。〕

〔第25条—（期間保険）—保険料の支払い—保険料は以下の通りに支払うことができる。〕

最初の4分の1 危険引受後1ヶ月以内。

第2回目の4分の1 危険引受後3ヶ月以内。

第3回目の4分の1 危険引受後6ヶ月以内。

第4回目の4分の1 危険引受後9ヶ月以内。

一率4パーセントに定められた割引額が、各期日における支払い時に控除される。

上記の各期日までに保険料が支払われないときは、割引は異議なく取消され、書留郵便による保険者の単純な催告に基

la suspension prévue au présent paragraphe que si la date de l'échéance a été, au moins huit jours à l'avance, rappelée, même par une simple lettre, à l'assuré, soit par les assureurs, par leurs représentants, par l'apéríteur ou par la personne ou l'organisme prévu au paragraphe 5 du présent article, soit par le courtier. Si ce rappel a été adressé à l'assuré moins de huit jours avant l'échéance, ladite suspension n'interviendra qu'à zéro heure, le neuvième jour suivant celui du rappel. Dans le cas prévu à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 19, le rappel pourra être adressé au domicile élu chez le courtier.

§ 3.—En cas de perte totale ou de délaissement à leur charge, la prime acquise aux assureurs, qui auront payé la totalité du sinistre leur incombant sera, dans l'assurance à terme, quelle qu'en soit la durée, la prime de douze mois de navigation. Si la perte ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime leur demeurant acquise sera seulement celle afférente à la période comprise entre la prise des risques et la fin du trimestre au cours duquel le sinistre aura eu lieu.

Dans l'assurance au voyage, la prime entière sera toujours acquise aux assureurs, sauf dans les cas prévus au dernier alinéa du présent paragraphe.

Il sera fait, sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale avant le commencement des risques ; mais si le contrat est rompu avant

づいて、被保険者が、また被保険者が外国に居住するときはその仲立人がこの書留郵便を受取った日から15日後に、危険は中断する。

この催告は、未払い保険料を保険者の住所宛てに支払わせるものである。

未払い保険料の支払いが上記15日の期間経過後に行なわれた場合には、この支払いの日の翌日の零時に、本保険証券はその効力を完全に復活する。]

[第33条—保険証券に規定された保険料は、帆船への過積みに対して支払われる割増、汽船および帆船については、特に危険な航海または冬期航海に対して支払われる割増とは別個のものである。これらの場合には、被保険者は、前もって保険者に通知した場合にのみ担保される。

この割増はその地の料率によって定められる。

この割増はやむをえない避難の場合には支払われない。

保険料計算が月毎になされるすべての場合において、すべての開始した期間は経過したものとして計算される。

租税、印紙および保険証券の費用は、被保険者これを負担する。]

ce moment pour toute cause autre que la perte totale du navire, les assureurs auront droit à l'indemnité prévue à l'article 349 du Code de Commerce, à condition que cette indemnité ne soit pas supérieure à la prime stipulée.

§ 4.—Le coût de la police et les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis, sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la ressortie de la prime.

§ 5.—La prime, le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont payables dans le lieu de la souscription de l'assurance et entre les mains des assureurs ou, à la demande de l'assuré, à telle personne ou à tel organisme désigné par les assureurs.》

[第14条—保険料および租税・公課

1. 航海保険においては、保険料は現金で、かつ割引なしで支払われるべきものとし、その全額が支払われるまでは、いかなる場合においても保険者の責任は開始しない。

2. 期間保険においては、保険料は、保険期間が12ヶ月未満の場合には割引なしで、または保険期間が12ヶ月の場合には3パーセントの割引をもって、危険引受後30日以内に支払われるべきものとする。

但し、保険期間が12ヶ月の場合には、被保険者は、危険開始前にその方法を選択するという条件で、かつ割引なしで、以下の通りに保険料を4回に分けて支払うことができる。

最初の4分の1 危険引受後30日以内。

第2回目の4分の1 危険引受後3ヶ月以内。

第3回目の4分の1 危険引受後6ヶ月以内。

第4回目の4分の1 危険引受後9ヶ月以内。

本項に定めた各期日までに保険料が支払われないときは、危険は、いかなる督促も催告も要しないで、延滞保険料が支払われる日の翌日の零時まで、自動的に停止する。従って、この危険の中断中に生じたすべての事故に対して、保険者はいかなる保険金をも支払う責に任じないが、契約上、被保険者に対して保険者の有する一切の権利、就中所定の全保険料を取立てる保険者の権利は、明らかに留保される。但し、12ヶ月についての保険においては、第2、第3または第4回目の4分の1の保険料が期日に支払われないときは、保険者、その代理人、幹事会社または本条第5項に定める個人もしくは機関、または仲立人が、少なくとも8日前に単純な書面で通知したときに限り、本項に定める停止が生じる。この通知が期日の少なくとも8日前までに被保険者になされたときは、上記の停止は通知後9日目の零時から始まる。第19条第2項第2号に定める場合においては、この通知は、これを仲立人の住所に選定された仮住所になしてもよい。

3. 保険者の責に任ずる全損または委付がある場合において、その負担する全損害を支払った保険者は、その期間の長さのいかんを問わず、期間保険では12ヶ月の航海の保険料を取得する。滅失または委付の場合がその負担に属しないとき

は、保険者は、危険開始の日から事故が発生したときの属する3ヶ月の末日に至る期間についての保険料のみを取得するに止まる。

航海保険においては、本項次号に定める場合を除き、保険者は常に全保険料を取得する。

危険開始前に全損が生じた場合には、費用を徴収することなく、保険料が返還される。但し、危険開始前に、船舶の全損以外のなんらかの原因によって契約が解除されたときは、保険者は商法第349条に定める賠償金の請求権を有する。しかし、この賠償金は約定保険料を超えてはならない。

4. 保険証券の費用および現在賦課されているまたは将来賦課されることあるべき租税・公課は、被保険者の負担とする。これらは、保険料支払いの時、現金で、かつ、いかなる割引もなく、常に全額支払われる。

5. 保険料、保険証券の費用および各種租税は、保険契約締結の地において、保険者に、または被保険者の希望により保険者の指定する個人もしくは機関に、支払われる。]

《ART. 15.—Séjour au port dans les assurances à terme.

§ 1^{er}.—Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, pour chaque quinzaine terminée de séjour, une ristourne de quinze/trois cent soixante cinquièmes (15/365^e) de la prime de navigation annuelle, sous déduction d'une prime fixe, par chaque quinzaine, de trois cent soixante-

quinze/dix millièmes pour cent (375/10.000^e%), retenue en représentation des risques de port.

Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de ristournes seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

§ 2.—Si, pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, par chaque période terminée de trente jours, le navire restant aux risques des assureurs, une ristourne de trente/trois cent soixante cinquièmes (30/365^e), de la prime de navigation annuelle, sous déduction d'une prime fixe, par chaque trente jours, de soixante-quinze/millièmes pour cent (75/1.000^e%), retenue en représentation des risques de port. Si le chômage se prolonge au-delà de quarante cinq jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

§ 3.—Les remises prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus 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 seront décomptées qu'après l'expiration de la période assurée.》

〔第15条一期間保険における港内碇泊

1. 保険期間開始の時に、船舶が引続

《ART. 27.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en

き15日以上同一の港に碇泊するときは、碇泊が15日経過する毎に、港の危険に対する控除として15日毎に10,000分の375パーセント(375/10,000%)の特定の保険料を控除して、一年の航海保険料の365分の15(15/365)が返還される。

碇泊が30日以上に亘るときは、返還期間は、上記の通り、最初の15日以後の連続15日毎に計算される。

2. 保険者の負担に属する修繕以外のすべての理由のために、船舶が引続き30日以上同一の港に碇泊するときは、各30日の期間が経過する毎に、港の危険に対する控除として30日毎に1,000分の75パーセント(75/1,000%)の特定の保険料を控除して、一年の航海保険料の365分の30(30/365)が返還される。船舶は依然として保険者の危険に属する。滞船が45日以上に亘るときは、滞船期間は最初の30日後の連続15日毎に比例的に計算される。

3. 前記第1項および第2項に定める払戻しは、船舶が全損または委付の精算の対象とならなかつた場合にのみ、被保険者はこれを受けることができる。この払戻しは、保険期間満了後になされる。]

《ART. 16.—**Mesures conservatoires et préventives.**

§ 1^{er}.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir

cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.》

〔第27条—保険者に対する請求を生ぜしめる事故が発生した場合には、あらゆる権利が相互に留保されることを条件として、被保険者は事情により必要となったあらゆる保存手段もしくは救助手段を講じまたは要求しなければならず、保険者はこれらの行為をなすことができる。被保険者は保険者に対し、保存手段の実行を容易ならしめるために、入手可能なあらゆる文書または資料を提出しなければならない。被保険者はまた、滅失または損傷が第三者の責に帰すべき場合には、保険者の利益のために、法律で認められたこれら責任ある第三者に対する損害賠償請求権を保存するのに必要なあらゆる手段を講じ、かつ、保険者が必要な訴訟を提起する場合には、保険者に全面的に協力しなければならない。〕

被保険者は、保険者またはその代理人に通知するにつき、および自ら保存手段を講ずるにつき、またはこのために必要

pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers, et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs représentants, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

§ 2.— Les assureurs s'engagent à payer les frais nécessités par toute mesure préventive prise dans l'intérêt commun, et, exception faite pour le cas d'impossibilité justifiée, d'accord avec eux ou leurs représentants.》

〔第16条—保存および防止手段

1. (1928年約款第27条と同じ。但し、第2号の agents が représentants に変更。)

2. 保険者は、共同の利益のために、および、不可能なことが証明されたときはこれを除き、保険者またはその代理人の承諾をえてとられたあらゆる防止手段によって生じた費用を支払うことを約定する。〕

な指示を船長に与えるにつき犯した過失に対して、並びに保険者の訴訟につき及ぼした障害に対して、その責に任ずる。]

《ART. 17.—**Renonciation au recours.**—Les assureurs n'exerceront des recours personnels contre le capitaine ou toute personne dont l'assuré serait civilement responsable, à qui serait imputée une faute, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.》

[第17条—求償権の放棄—保険者は、被保険者が保険者と行動を共にするときに限り、過失の責を負う船長その他被保険者が民事責任を負うすべての人に対する求償権を行使するにすぎない。]

《ART. 18.—**Hypothèques.**—Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50% de la valeur agréée du navire; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre d'indemnité

forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue, s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les 15 jours de son inscription.》

〔第18条—**抵当権**—保険契約締結の当時被保険利益に設定されていた、または危険期間中に設定された海上抵当権は、すべてこれを保険者に告知（通知）し、かつ、抵当権者が支払期日における保険料の支払いを保証しない限り、直ちに保険料を支払わなければならない。これに反したときは契約は無効とする。

但し、保険契約締結後、抵当権が設定され、これが保険者に通知されなかったとき、この抵当権の金額とその船舶について存在する他の抵当権の金額との合計が船舶の協定価額の50パーセントに達しない限り、本条の定める無効とはならない。この場合、被保険者が登記後15日以内に保険者に抵当権を通知しないときは、被保険者は保険者に対し、約定保険料の半額に相当する金額を賠償金として支払わなければならない。〕

《ART. 19.—Nullité ou résiliation de l'assurance.

§ 1^{er}.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire et qui sont parvenues par un moyen quelconque au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux.

En conséquence, toute assurance, même sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié

《ART. 29.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière.

En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un

sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.)

《ART. 30.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir,

que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription des risques avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe ou le téléphone, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

§ 2.—En cas de faillite, de liquidation judiciaire, ou de suspension notoire de paiement de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs peuvent résilier la police par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste. La résiliation produit ses effets à l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de sa notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

L'assuré, le syndic de faillite ou le liquidateur judiciaire résidant hors de France continentale sont présumés,

et demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.

L'assuré résidant hors de France, qui aura traité par l'entremise d'un courtier français, est présumé avoir élu domicile chez ce courtier.

En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.)

《ART. 31.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit, en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendue ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux, et s'engage à payer la totalité de la prime si elle n'a été déjà réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

De même, en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs.)

〔第29条—商法第365条の適用にあつ

lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier, et toute notification de résiliation pourra être valablement effectuée à ce domicile élu.

En cas de faillite, de liquidation judiciaire ou de suspension notoire de paiements d'un assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits à l'égard de cet assureur, mais avec faculté de lui notifier la résiliation de la police sans délai.

§ 3.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux et s'engage à payer la totalité de la prime, si elle n'a pas été déjà réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

En cas de location du navire, l'assurance continue ses effets de plein droit, mais moyennant surprime s'il y a lieu.

§ 4.—Dans les assurances à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du

ては、被保険者および保険者は、被保険船舶に関する報道で、新聞、手紙、至急便、速達またはその他すべての方法で、被保険者および保険者のそれぞれの所在地に到達したものは、それが未知の第三者に到達したときにおいても、これを直ちに知るに至ったものと常に推定される。

従って、船舶の到達または船舶に関する事故の報道が、保険の指図がなされる以前に被保険者の所在地でまたは保険証券の署名前に危険の引受地で知られていたときは、被保険者または保険者が報道を知っていたことの直接の証明を要しないで、保険はこれを無効とする。

善意で保険の指図をした後、その実行の通知がある前に船舶に関する事故を知った者は何人も、電報によって、直ちに取消しの通知をしなければならず、これに反したときは保険証券はこれを無効とする。但し、上に定めた如くなされた取消しがその実行の後に至って到達したときは、保険証券は継続する。

商法第 366 条および第 367 条の適用は全く排除される。]

[第 30 条—被保険者の破産もしくは明らかな支払い停止の場合または支払い期日の到来した保険料の未払いの場合には、保険者は、被保険者の住所宛てに、24 時間以内に支払うべきことまたは有効な保証を提供すべきことの催告をなし、確答を得られなければ、単純な通知または書留郵便によって、最後の知らせを受けた時以後、その通知に示されたすべての有効な保険契約を取消することができる。しかしして保険者は、未経過危険期間に比例した保険料を放棄するが、剰余金並びに登録および通知に要する費用については依然として債権者である。

temps assuré, moyennant remise 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.

Elle pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier semestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 25 % 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 le Comité d'organisation des Constructeurs navals.]

[第 19 条—保険の無効または解除

1. 商法第 365 条の適用にあたっては、被保険者および保険者は、船舶に関する報道で、何らかの方法で、被保険者および保険者のそれぞれの所在地に到達したものは、それが未知の第三者に到達したときにおいても、これを直ちに知るに至ったものと常に推定される。

従って、船舶の到達または船舶に関する事故の報道が、保険の指図がなされる以前に被保険者の所在地で、または保険証券の署名前に危険の引受地で知られていたときは、被保険者または保険者が報道を知っていたことの直接の証明を要しないで、すべての保険はこれを無効とする。保険が、滅失したと否とを問わないという条件のときにおいても同様である。

但し、この催告および通知は単一のかつ同一の証書によってこれを行なうことができる。

フランス本国以外に居住し、フランスの仲立人の仲立によって契約を締結した被保険者は、この仲立人の所在地に住所を選定したものと推定される。

保険者の破産または明らかな支払い停止の場合には、被保険者は保険者と同じの権利を有する。]

[第31条一船舶が公売されたときは、売却の日において保険のすべての効力は消滅する。

被保険利益の半分以下について行なわれる私的売却の場合には、保険のすべての効力は継続する。

被保険利益の少くとも半分について行なわれ、フランス船籍証明書をもって記載される私的売却の場合には、売却された利益の保険は取得者が継続を保険者に要求し、保険者がそれを承諾し、かつ、もし保険料の未払分があるときは、その全額の支払いを約束したときのみ継続する。

売却された利益の保険が継続しない場合には、保険者は最低3ヶ月の保険料についてその権利を有する。

同様に、船舶の賃貸借の場合には、保険者が賃借人を承諾したときのみ存続する。]

善意で保険の指図をした後、その実行の通知がある前に船舶に関する事故を知った者は何人も、電報または電話によって、直ちに取消しの通知をしななければならない、これに反したときは保険証券はこれを無効とする。但し、上に定めた如くなされた取消しとその実行の後に至って到達したときは、保険証券は継続する。

(第4号は、1928年証券第29条第4項と同じ。)

2. 被保険者の破産、裁判上の清算もしくは明らかな支払い停止の場合、または支払い期日の到来した保険料の未払いの場合には、保険者は単純な通知または書留郵便によって保険証券を解除することができる。解除の効力はその通知があった日から15日を経過した後に発生する。保険者は未経過危険期間に相当する保険料についての権利を放棄する。

フランス本国外に居住する被保険者、破産管財人または裁判上の清算人は、被保険者が仲立人の仲立によって契約を締結したときは、この仲立人の所在地に住所を選定したものと推定され、解除の通知はすべてこの選定された住所になせば有効である。

保険者の破産、裁判上の清算または明らかな支払い停止の場合には、被保険者はこの保険者に対して同一の権利を有する。但し、保険証券を直ちに解除することを保険者に通知することができる。

3. 船舶が公売されたときは、売却の日から保険のすべての効力は消滅する。(第2号は、1928年証券第31条第2項と同じ。)

被保険利益の少くとも半分について行なわれる私的売却の場合には、売却された利益の保険は、取得者が継続を保険者

に要求し、保険者がそれを承諾し、かつ、もし保険料の未払い分があるときは、その全額の支払いを約束したときのみ継続する。

(第4号は、1928年証券第31条第4項と同じ。)

船舶の賃貸借の場合には、保険のすべての効力は継続する。但し、必要があれば、割増保険料を支払わなければならない。

4. 期間保険においては、保険証券は保険期間の満了前双方の合意によりこれを解除することができる。この場合には、15日を一期として計算された未経過期間に比例して保険料が返還される。但し、要求しうる純保険料は危険期間につき定められた保険料の2分の1を下らない。

フランスにおける修繕価額が保険証券引受当時の価額の25パーセント以上上昇したときは、保険者は、第1四半期が終了の日以後いつでも1ヶ月の予告をもって、保険契約を解除することができる。この場合には、未経過期間に比例して保険料が返還される。価額の上昇率について争いがある場合には、造船組合委員会の仲裁によってこれを決定する。]

《ART. 28.—Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de 15 mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes et/ou sauvetage, ainsi que de celles afférents à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.》

[第28条—事故が発生した日から15ヶ月経過後になされる保険者の責任について

《ART. 20.—Fin de non-recevoir.— Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de quinze mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes ou assistance, ainsi que de celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.》

[第20条—妨訴抗弁—事故が発生した日から15ヶ月経過後になされる保険者の責

のすべての請求は、受理されない。但し、共同海損および／または救助に対する請求、並びに被保険船舶に対してなされる第三者の求償に関する請求については、この限りでない。]

《ART. 10.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.》

《ART. 11.—Il y a a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 10 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.》

[第10条一期間保険または往復航海もしくはは巡回航海の保険においては、各航海がそれぞれ別個の精算の対象となり、航海毎にそれぞれ別個の保険証券があったものとして精算される。]

[第11条一積荷を積取するために船舶が底荷でなす航海は、本保険証券第10条の適用に関しては、別個の航海とする。

船舶が一箇または数箇の港で積荷を積込むときは、積込み開始の時より荷卸し終了の時までを一航海とする。但し、この荷卸し期間は目的地到達後15日を超えない。]

任についてのすべての請求は、受理されない。但し、共同海損または救助に対する請求、並びに被保険船舶に対してなされる第三者の求償に関する請求については、この限りでない。]

《ART. 21.—Règlement distinct par voyage.

§ 1^{er}.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

§ 2.—Il y a a voyage distinct dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

§ 3.—Pendant le séjour du navire dans un port en dehors des limites d'un voyage, telles qu'elles sont définies ci-dessus, chaque événement à la charge des assureurs est l'objet d'un règlement distinct.》

〔第21条一航海毎の精算

1. (1928年証券第10条と同じ。)

2. 積荷を積込むために船舶が底荷でなす航海は別個の航海とする。

(第2号は、1928年証券第11条第2項と同じ。)

3. 船舶が上に定めた一航海の範囲を超えて同一の港に碇泊する間、保険者の

《ART. 12.—Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois pour les vapeurs; après six mois pour les vailliers autres que ceux qui franchissent les Caps Horn et de Bonne Espérance; après huit mois pour ces derniers; au cabotage, après deux mois pour les vapeurs et quatre mois pour les voiliers.

Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.》

《ART. 13.—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou destruction totale du navire ;

2° D'innavigabilité produite par fortune de mer.》

《ART. 14.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparations d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages ou autres débris, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de

負担となる事故は、別個の精算の対象となる。】

《ART. 22.—**Délaissement.**—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou destruction totale du navire.

Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois; au cabotage, après deux mois.

Les délais se comptent d'après le lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

La perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

2° D'innavigabilité résultant de l'un des risques garantis par la présente police.

Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 23, paragraphes 1 et 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de

compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortune de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage, etc..., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 17 et 18, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.)

«ART. 15.—Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux

compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de l'un des risques garantis par la présente police et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertise, de procédure ou de sauvetage, etc., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré sous les franchises et réductions prévues par les articles 23 et 24, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux

assureurs le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.》

《ART. 16.—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.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885), non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.》

〔第12条—行方不明による委付は、遠洋航海では、汽船については3ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船を除く帆船については6ヶ月後、ホーン岬または喜望峰を越える帆船については8ヶ月後に、また沿岸航海では、汽船については2ヶ月後、帆船については4ヶ月後に、これをなすことができる。〕

上記の期間は、企図された最後の航海

assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparation ou autres.

3° 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 signifié le délaissement, sans que ce délai puisse être inférieur à trente jours à dater du jour où il leur aura été fait remise complète des pièces justificatives de son droit aux délaissement.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885) non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.》

の目的地において、かつ最後の消息を受取った日から、計算される。

被保険者は、不着を証明しなければならぬ。

〔第13条—商法に明らかに抵触するにもかかわらず、委付は次の場合に限り、これを行なうことができる。〕

1. 船舶の行方不明または全損の場合。
2. 海上事故によって生じた航行不能の場合。〕

〔第14条—海損の修繕のために船舶に支出されるべき費用の総額（旧被覆板およびその他の残存物の価額、並びに新旧交替額を控除して）が協定保険価額の4分の3を超え、かつその結果船舶の放棄が宣言されたときは、船舶は、保険者に関しては航行不能とみなされ、保険者にこれを委付することができる。〕

4分の3の計算にあたっては、海上事故によって生じ、かつ鑑定人によって船舶を再び堪航状態にするために必要であるとされた海損修繕費のみが考慮される。特に、不測の費用、船員の給料および食料、冒険貸借の利息、鑑定、訴訟、救助などの費用および仮修繕費は計算に入れない。

船舶が有効に修繕され、目的地に到達したときは、修繕費が4分の3を超えるときといえども、委付は承認されない。この場合には、第17条および第18条に定める控除および免責歩合の控除をした海損への訴権のみが被保険者に与えられる。また、単独海損不担保の場合にも、同様の訴権が被保険者に与えられる。〕

〔第15条—修繕費を欠くと判定された船舶は、同様に航行不能とみなされ、保険者に委付することができる。但し、船舶が必要な手段を見出す他の港まで、積荷

〔第22条—委付—（第1項は、1928年証券第13条第1項と同じ。）〕

1. (1928年証券第13条第1項第1号と同じ。)

行方不明による委付は、遠洋航海では3ヶ月後、沿岸航海では2ヶ月後に、これをなすことができる。

上記の期間は、企図された最後の航海の目的地で、かつ最後の消息を受取った日から、計算される。

被保険者は、不着を証明しなければならぬ(1928年証券第12条3項と変らず)。

行方不明による滅失は、本保険証券の保険者に関する限り、最後の消息のあった日に生じたものとみなされる。

2. 本保険証券によって担保される危険の一つによって生じた航行不能の場合。

第23条第1号および第2号によって計算された海損修繕費の総額（旧材料の価額および新旧交替額を控除して）が協定保険価額の4分の3を超え、かつその結果船舶の放棄が宣言されたときは、船舶は、保険者に関しては航行不能とみなされ、保険者にこれを委付することができる。

4分の3の計算にあたっては、本保険証券によって担保される危険の一つによって生じ、かつ鑑定人によって船舶を再び堪航状態にするために必要であるとされた海損修繕費のみが考慮される。(以下、1928年証券第14条第2項後段と同じ。)

船舶が有効に修繕され、目的地に到達したときは、修繕費が4分の3を超えるときといえども、委付は承認されない(1928年証券第14条第3項前段と変らず)。この場合には、第23条および第24条に定める免責歩合控除および控除をした海損

を軽くしまたは曳船の助けによるなど必要な手段を尽くしても、安全に回航できないことが証明されたとき、および船主が避難港において不足する絶対必要な代替部品を避難港まで送り届けることができないことが証明されたときに限る。

これに反して、修繕費またはその他の費用の支払いに必要な資金の欠乏のためだけの理由で放棄された船舶は、これを航行不能とみなすことはできず、かつ保険者に委付することもできない。]

[第16条—委付を生ぜしめるあらゆる場合において、保険の目的を委付された保険者は、委付の承諾と、所有権の移転なき全損としての精算のいずれかを選択する権利を常に有している。

委付の場合には、船舶保険者は、救助された運賃（1885年8月12日の法律）および国家の補助金については権利を有しない。

委付物の引渡しにおいて、船員艙装のために必要な給料および食料、並びにすべての送還費、補助食料またはその他の船員艙装の費用は、船舶保険者これを負担しない。それらが船舶の収益または残存物から控除されていたときは、被保険者に対して返還が請求される。

救助された運賃、前払い運賃または国家の補助金がない場合においても同様である。]

《ART. 18.—§ 1.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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

への訴権のみが被保険者に与えられる。また、単独海損不担保の場合にも、同様の訴権が被保険者に与えられる。

船舶が修繕材料を欠くと判定されたときは、同じく航行不能とみなされ、これを保険者に委付することができる。但し、船舶が必要な手段を見出す他の港まで、積荷を軽くしまたは曳航されるなど必要な手段を尽くしても安全に回航できないことが明らかとなるとき、および船主が、避難港において、絶対必要な代替品を入手できないことが明らかとなるときに限る。

（第6号は、1928年証券第15条第2項と同じ。）

3. 委付を生ぜしめるあらゆる場合において、保険の目的を委付された保険者は、委付の承諾と、所有権の移転なき全損としての精算のいずれかを選択する権利を常に有している（1928年証券第16条第1項と同じ）。保険者は、被保険者が保険者に委付の意思表示をした日から30日以内に、選択の結果を被保険者に通知しなければならない。但し、上記の期限が、被保険者が委付の権利を証明する書類をすべて提出した日から計算して30日以内にある場合はこの限りでない。

（以下、1928年証券第16条第2、3および4項と同じ。)]

《ART. 23.—Avaries particulières.

§ 1^{er}.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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

autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque, que ce soit à titre d'avaries particulières ou d'avaries communes.

§ 2.—Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3.—Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il serait déduit 25 % sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant à l'article 17 qu'aux paragraphes suivants du présent article.

§ 4.—Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 9.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au § 4 du présent article et à l'article 20 ci-après.

§ 10.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont, en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 13.—Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de

prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

§ 2.—Les assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3.—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 tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 24.

§ 4.—Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article 25.

§ 6.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 7.—Les avaries particulières ne seront remboursées que sous la retenue des franchises ci-après toujours

relâche, commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels, sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

§ 14.—Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.)

〔ART. 17.—Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

1 % pour les avaries communes ;

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

3 %	{	sur les bâtiments en bois jusqu'à 15 ans ;
		sur les bâtiments en fer jusqu'à 20 ans ;
4 %	{	sur les bâtiments en bois de plus de 15 ans jusqu'à 20 ans ;
		sur les bâtiments en fer de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;
5 %	{	sur les bâtiments en bois de plus de 20 ans ;
		sur les bâtiments en fer de plus de 25 ans.

prélevées sur la valeur agréée du navire :

2 %, si le navire n'a pas plus de 20 ans ;

3 %, s'il a de 20 à 25 ans ;

4 %, s'il a de 25 à 30 ans ;

5 %, s'il a plus de 30 ans.

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.

§ 8.—Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avance de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les conditions de la police.

Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.)

〔第23条—単独海損

1. 海損の精算にあたっては、船舶を堪航状態に回復するために必要であると鑑定人によって証明された取替費および修繕費のみが考慮される。被保険者はこの他には減価、休業、その他の原因に対するいかなるてん補を請求することもできない。

S'il y a concours de plusieurs de ces chefs de réclamation, la franchise retenue ne peut être supérieure à celle fixée ci-dessus pour les avaries particulières, augmentée de 1 %.

Sur les navires à vapeur et ceux naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 % pour les recours de tiers.

Et, pour les avaries particulières :

2 % jusqu'à 20 ans ;

3 % de plus de 20 ans jusqu'à 25 ans ;

4 % de plus de 25 ans jusqu'à 30 ans ;

5 % au delà de 30 ans.

Il ne sera retenu aucune franchise pour les avaries communes.

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 ses réparations.》

〔第18条—1. 単独海損であると共同海損であるとを問わず、海損の精算にあたっては、船舶を堪航状態に回復するために必要であると鑑定人によって証明された取替費および修繕費のみが考慮される。被保険者はこの他には減価、休業、その他の原因に対するいかなるてん補を請求することもできない。〕

2. 保険者はこれらの取替えおよび修繕が入札の方法により行なわれるよう要求することができる。

3. 被保険者がこの要求に従わなかったときは、第17条および本条以下の各項

2. (1928年証券第18条第2項と同じ。)

3. (動詞 *serait* が *sera* に変わり、言及条文が変わったほかは、1928年証券第18条第3項と同じ。)

4. (1928年証券第18条第4項と同じ。)

5. (言及条文が異なるほかは、1928年証券第18条第9項と同じ。)

6. (1928年証券第18条第10項と同じ。)

7. 単独海損は、船舶の協定保険価額から常に以下の免責歩合額を控除しててん補される。

船令20年未満のとき、2パーセント。

船令20年から25年のとき、3パーセント。

船令25年から30年のとき、4パーセント。

船令30年を超えるとき、5パーセント。

(以下、1928年証券第17条最終項と同じ。)

8. 避難港で契約された冒険貸借の利息、前渡金手数料、利子またはその他すべての比例的費用は分割評価され、本保険証券の条件によって保険者の負担となった本来の責任額に比例して保険者これを負担する。

(第2号は、1928年証券第18条第14項と同じ。)]

に定める免責歩合および控除額とは関係なく、取替費および修繕費の総額から25パーセントが減額される。

4. 修繕費明細書の作成日と入札日との間の期間が三日を超えたときは、保険者は超えた期間の船員の食料および給料を負担し、期間保険では保険料の経過は停止する。

9. 単独海損の精算においては、船員の食料および給料は、本条第4項および以下の第20条に定める場合を除き、いかなる場合においても保険者その責に任じない。

10. ヴェリタスまたはその他のすべての船級協会における船舶の再格付け費用は、いかなる場合においても保険者その責に任じない。

13. 避難港で契約された冒険貸借の利息、前渡金手数料、利子またはその他すべての比例的費用は分割評価され、上に定める基礎によって保険者の負担となった本来の責任額に比例して保険者これを負担する。

14. 冒険貸借が当航海の期間より長い期間について契約されたときは、利息は協議によってなされる評価にしたがい、当航海期間について支払われた筈の利息に減額される。]

[第17条—精算は、保険者によって、船舶の保険価額から常に以下の免責歩合額を控除して行なわれる。

推進機関の有無を問わず帆船の場合、並びに艇舟、平底船およびその他類似の船舶の場合

共同海損については、1パーセント。

第三者の求償については、1パーセント。

また、単独海損については、

15年未満の木造船の場合	}	3パーセント。
20年未満の鉄船の場合		
15年以上20年未満の木造船の場合	}	4パーセント。
20年以上25年未満の鉄船の場合		
20年以上の木造船の場合	}	5パーセント。
25年以上の鉄船の場合		

これらの項目の請求のうちいくつかは競合する場合には、控除される免責歩合は個々の単独海損について上に定める免責歩合に1パーセントを加えたものを超えない。

汽船および専らモーターの力を借りて航行する船舶の場合

第三者の求償については、1パーセント。

また、単独海損については、

20年未満は2パーセント。

20年以上25年未満は3パーセント。

25年以上30年未満は4パーセント。

30年以上は5パーセント。

共同海損については、いかなる免責歩合の控除も行なわない。

船令は最初に航海を許された日、または、その日が証明できないときは、建造の年の1月1日から、修繕をなす港に入った日までを計算する。]

《ART. 18.—§ 5.—*Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage*, il est opéré, pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes:

Pour les navires construits en bois:

Pendant la première année de la construction, pas de réduction;

《ART. 24.—*Différence du vieux au neuf.*

§ 1^{er}.—*Sur toutes les dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage*, il est opéré pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes:

Pour les navires construits en bois:

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5^e.

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15% ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20% ;

Après 20 ans jusqu'à 25 ans, 25% ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15%.

Pour le calcul des réductions ci-dessus, l'âge du navire est compté comme il est dit à l'article 17.

§ 6.—**Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage**, il sera opéré les réductions suivants :

Pour les navires en bois, d'un quarante-huitième par mois écoulé, à l'exception de ceux construits sur franc-bord, lesquels subissent toujours une réduction du tiers.

Pour les navires en fer ou en acier, d'un douzième par mois écoulé pour les navires à voiles, et d'un huitième par mois écoulé pour les navires à vapeur.

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5^e ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10% ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15% ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20% ;

Après 20 ans, jusqu'à 25 ans, 25% ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15%.

§ 2.—**Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage**, il sera opéré à forfait une réduction de moitié.

§ 3.—Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire,

Pour l'application de ces réductions, les délais courent depuis le jour où la dernière carène a été faite ou le dernier doublage appliqué.

§ 7.—Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 8.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées, les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.)

[第18条—5. 船底および金属被覆部に特有な費用以外のすべての費用については、新旧交替額として以下の控除が行なわれる。

木造船の場合。

lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 4.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.)

[第24条—新旧交替額

1. (「船令の計算について第17条を適用する」という最終号が削除された以外は、1928年証券第18条第5項と同じ。)

2. 船底および金属被覆部に特有な費用については、契約上半額が控除される。(第3項および第4項は、1928年証券第18条第7項および第8項と同じ。)]

建造後1年以内については、控除されない。

第2年目、5分の1の控除。

2年以上経過後、3分の1の控除。

鉄船または鋼船の場合。

建造後1年以内および第2年目、控除されない。

第3年目および第4年目、10パーセントの控除。

4年後15年未満、15パーセント。

15年後20年未満、20パーセント。

20年後25年未満、25パーセント。

25年以上経過後、3分の1。

これらの船舶の場合、帆および索具に特有な取替えおよび修繕は、木造船について定められた控除による。

すべての船舶について、錨および錨鎖についての控除は、15パーセントを超えない。

上記控除割当を計算するにあたって、船令は第17条に定める通りに計算される。

6. 船底および金属被覆部に特有な費用については、以下の控除が行なわれる。

木造船の場合、1ヶ月经過する毎に48分の1。但し、乾舷になされる金属被覆については、常に3分の1の控除を受ける。

鉄船または鋼船の場合、帆船については1ヶ月经過する毎に12分の1、また汽船については1ヶ月经過する毎に8分の1。

これらの控除の適用にあたっては、期間は最後に船底が造られた日、または最後に被覆がなされた日から開始する。

7. 控除がなされるすべての場合において、水先案内、曳船、出入港、鑑定費用、裁判費用または領事費用、および喪失食料の補充は控除から除外される。

修繕のために必要であり、船舶の利益とはならない仮修繕費についても、控除は行なわない。属具の賃借料、平舟、船台、船渠または碇泊区の費用などその他すべての費用については、修繕が入札によって行なわれた場合に準じてこれを合計し、それについてこの控除を行なう。合計に際し、金属被覆、その他残存物の純売却額は、これを控除する。

8. 鑑定人の意見に基づき、肋材、鉄板その他船舶の海損部分が取替えられることなく、単に接合、分割、矯正または修理されたときは、その修繕については、前項の規定にかかわらず、新旧交替額についていかなる控除も行なわれない。]

《ART. 20.—Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, et qu'il se trouve dans un port de relâche où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'agent des assureurs, ou, à défaut, du consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller du port de relâche au port de réparations et en revenir, la prime ne court pas dans les assurances à terme; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

《ART. 25.—Voyages pour réparations.—Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme du représentant des assureurs, ou, à défaut, du consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin en remorque les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas dans les assurances à terme: les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port de relâche, s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir.》

〔第20条—船舶が保険者の負担に属する海損を被り、かつ船舶がその修繕の不可能な港または著しく費用を要する避難港にあるときは、船長は、保険者の代理人、またはそれがいないときはフランス領事の勧告にしたがい、そこでは不可欠と判断される修繕のみをなし、必要があれば曳船の助けを借りて、修繕が経済的に行なわれうる最も都合のよい港へ修繕のために回航しなければならない。〕

避難港から修繕港に向い、そこから戻るためになされる上記の回航期間中は、それが船舶の商業活動の範囲外である限り、期間保険において、保険料は経過しない。船員の食料、給料および曳航の費用は保険者の負担とする。

船長もまた、その費用の支払いが一層都合のよい時期まで延期されうるものが鑑定人によって鑑定されたときは、避難港においてその船舶を被覆または船底の修繕をなすことはできない。

船舶が避難港において、その船舶に向け他所から発送され、かつそれなくして

point faire doubler ou caréner son navire au port où il se trouve en avaries s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir pendant la durée de cette attente.》

〔第25条—修繕のための航海—船舶が保険者の負担に属する海損を被り、かつ船舶がその修繕の不可能な港または著しく費用を要する港にあるときは、船長は、保険者の代理人、またはそれがいないときはフランス領事の勧告に従い、そこでは不可欠と判断される修繕のみをなし、必要があれば曳航されて、修繕が経済的に行なわれうる最も都合のよい港へ修繕のために回航しなければならない。〕

上記回航期間中は、それが船舶の商業活動の範囲外である限り、期間保険において、保険料は経過しない。船員の食料、給料および曳航の費用は保険者の負担とする。

船長もまた、その費用の支払いが一層都合のよい時期まで延期されうるものが鑑定人によって鑑定されたときは、海損を被った状態で碇泊している港においてその船舶を被覆または船底の修繕をなすことはできない。

船舶が避難港において、その船舶に向け他所から発送され、かつそれなくして

は航海を継続することが不可能である代替部品を待って碇泊している期間中は、船員の食料および給料は同じく保険者の負担とし、期間保険において保険料は、その経過を停止する。]

《ART. 18.—§ 12.—La contribution du navire aux avaries communes n'incombe aux assureurs que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

§ 11.— Les réductions pour différence du vieux au neuf fixées par les précédents paragraphes du présent article s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.》

[第18条—12. 船舶の共同海損分担額は、協定保険価額に比例してのみ保険者これを負担する。保険者の負担に帰する単独海損があるときは、これを協定保険価額より控除する。

11. 本条前各項に定める新旧交替額の控除は、共同海損に認容された船舶の修繕についても同様に適用される。]

は航海を継続することが不可能である代替部品を待って碇泊しているときは、船員の食料および給料は同じく保険者の負担とし、期間保険において、保険料はこの待機期間中その経過を停止する。]

《ART. 26.—**Avaries communes.**

§ 1^{er}.—La contribution du navire aux avaries communes est remboursée par les assureurs sans déduction de franchise; toutefois, elle ne leur incombe que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge, la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par application du taux de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite, le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant à l'assuré.

§ 2.—Les réductions pour différence du vieux au neuf, fixées à l'article 24, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

§ 3.—Les règlements d'avaries communes pourront être établis conformément à la loi française ou aux Règles d'York et d'Anvers, si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

Le présent paragraphe ne déroge en rien aux dispositions du présent contrat en ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, et, en conséquence, les règlements d'avaries

communes seront, le cas échéant, redressés en conformité desdites dispositions, eu égard, notamment aux indemnités qui pourraient être classées en avaries communes au profit du navire pour dépréciation ou pour chômage.

§ 4.—Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries du navire ou les frais ayant le caractère d'avaries communes et dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cent cinquante mille francs (150.000 francs).》

〔第26条—共同海損〕

1. 船舶の共同海損分担額は、免責歩合額を控除せずに保険者これをてん補する。但し、協定保険価額に比例してのみ、保険者これを負担する。保険者の負担に帰する単独海損があるときは、これを協定保険価額より控除する。保険者の責任は、分担率を上記の如く控除された協定保険価額に乗じた金額を限度とする。この金額は被保険者の負担額を超えてはならない。

2. 第24条に定める新旧交替額の控除は、共同海損が認容された船舶の修繕についても、同様に適用される。

3. 共同海損の精算は、運送契約にその定めがあるときは、フランスの法律またはヨーク・アントワープ規則に従って行なわれる。その定めがない場合は、目的港の法律および慣習に従って精算される。

《ART. 19.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise, au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 18.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 18 § 12, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages

本項は保険者および被保険者との間の精算に関しては、本契約の規定を変更しない。従って、共同海損の精算は、本規定に基づいて、特に減価または休航について船舶の利益のために共同海損に認容されたてん補に関して、これを再精算することができる。

4. 船長および被保険者は、共同海損の性質を有する海損または費用（船舶または積荷に関する海損または費用）で、その金額が船体および機関の協定保険価額の1パーセントを超えないものについては、分担の精算を行なわないことができる。但し、これらの費用の総額が15万フランを超えたときはこの限りでない。]

《ART. 27.—**Dépenses d'assistance et de sauvetage.**—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 24.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 26, paragraphe 1^{er}, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article

résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.》

〔第19条—引卸しを必要とする座礁並びに難破船の救援および海上救助の場合に、離礁、救援および救助に必要な費用は、単独海損不担保の条件の保険においても、免責歩合の控除を行わずに、保険金額に比例しててん補される。〕

上記の作業中に船舶の一部が犠牲に供されたときも同様である。但し、その取替えについては第18条に定める控除が適用される。

船舶が積荷を積載しているときは、保険者は、保険金額に比例し、かつ第18条第12項の定めるところを限度として、上記の費用および犠牲に対する船舶の分担額についてのみ、その責に任ずる。

本条の規定は、潮の通常の干満によって生じた座洲、および運河または河川において潮の到達する上流地点で生じた座礁については、適用されない。〕

《ART. 17.—Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtiments analogues :

.....
1 % pour les recours de tiers.
.....

Sur les navires à vapeur et ceux

ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.》

〔第27条—救援および救助費

(第2項および第3項の言及条文が異なる以外は、1928年証券第19条と同じ。)]

《ART. 28.—Recours de tiers.—Le montant des recours de tiers à la charge des assureurs sera remboursé sous déduction d'une franchise de un pour cent (1 %) calculée sur la valeur agréée du navire.》

〔第28条—第三者の求償—保険者の負担に属する第三者求償の額は、船舶の協定保険価額の1パーセント(1%)の免責歩合額を控除しててん補される。〕

naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

1 % pour les recours de tiers.

.....>

[第17条—精算は、保険者によって、船舶の保険価額から常に以下の免責歩合額を控除して行なわれる。

推進機関の有無を問わず帆船の場合、並びに艇舟、平底船およびその他類似の船舶の場合

.....

第三者の求償については、1パーセント。

.....

汽船および専らモーターの力を借りて航行する船舶の場合

第三者の求償については、1パーセント。

.....]

《ART. 29.—Collision ou assistance entre navires du même assuré.—Au cas où le navire assuré entrerait en collision avec un autre navire appartenant à l'assuré, ou en recevrait assistance, il est expressément convenu que le règlement aura lieu comme si les navires appartenaient à des armateurs différents ; les questions de responsabilité de la collision ou d'indemnité pour services rendus, seront fixées, à l'égard des intéressés sur corps, par un arbitre unique, qui sera désigné d'accord entre les assureurs et l'assuré, ou, à défaut d'accord par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce compétent rendue sur simple requête, et qui ne statuera qu'en premier ressort.

Il en sera de même dans le cas où

《ART. 23.—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.》

《ART. 24.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite ni suspension de paiements, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime,

le navire assuré heurterait un corps fixe, mobile ou flottant appartenant à l'assuré.》

〔第29条—同一被保険者に属する船舶間の衝突または救助—被保険船舶が、被保険者の所有に属する他の船舶と衝突し、またはその船舶から救助を受けたときは、その船舶が他の船主に属したのとして精算することを明白に約定する。船舶の衝突に対する責任または提供された救助行為に対する報酬の問題は、船舶関係者に対しては、保険者と被保険者との合意によって選定された、または合意がないときはいずれか一方の申請に基づき管轄商事裁判所長が命令をもって選定した、一名の仲裁人によって決定される。商事裁判所長は一審のみを審理する。〕

被保険船舶が被保険者の所有に属する固定物、可動物または浮遊物と衝突した場合もまた同じとする。〕

《ART. 30.—Paiement des pertes et avaries.

§ 1^{er}.—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.

§ 2.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite, ni suspension de paiements, les assureurs n'ont

même non échue, de la police objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.》

〔第23条—保険者の負担に属するすべての滅失および海損は、証明書類の完全な提出後30日以内に、上記証明書類および本保険証券の所持人に対し、委任状を必要とせず、現金で支払われる。〕

〔第24条—滅失または海損のてん補に際し、被保険者が支払うべき一切の保険料は、支払い期日が到来しているとまた支払い期日が到来していないとを問わず、破産または支払い停止の場合には相殺され、受取っていた手形は支払いのために呈示される。〕

破産または支払い停止のいずれも存在しないときは、保険者は、支払い期日が到来していないものをも含み、請求の対象となっている本保険証券についての保険料、およびその他の支払い期日の到来したすべての保険料とのみ相殺することができる。〕

《ART. 32.—Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.》

〔第32条—数人の保険者の責任を生ぜしめるすべての場合において、各保険者はその引受金額に比例してのみその責に任ずる。各航海毎に引受金額がその責任の限度をなし、いかなる名目およびいかなる原因においても、この限度をこえて支払いの責に任ずることはない。〕

droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.》

〔第30条—滅失および海損の支払い〕

1. (1928年証券第23条と同じ。)

2. 滅失または海損のてん補に際し、被保険者が支払うべき一切の保険料は、支払い期日が到来していると否とを問わず、破産または支払い停止の場合には相殺され、受取っていた手形は支払いのために呈示される。

(第2号は、1928年証券第24条第2項第2号と同じ。)

《ART. 31.—Limitation des engagements des assureurs.—Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.》

Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement, et il sera dû, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le

temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement; pendant les séjours prévus au paragraphe 3, de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement. La surprime prévue au premier alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent francs (0,40%) du montant nécessaire à cette reconstitution.»

〔第31条—保険者の責任の制限—（第1項は、1928年証券第32条と同じ。）

但し、保険金額は各事故の後自動的に復元する。復元に要する金額については、事故発生後航海を終了するに必要な日数に対して計算された割増保険料を、また第21条第3項に定める碇泊期間中は事故発生後の碇泊日数につき15日を単位として計算された割増保険料を支払わなければならない。本項に定める割増保険料は、いかなる場合においても、保険金額の復元一回につき、復元に必要な金額 100 フランにつき40サンチーム（0.40パーセント）を下ってはならない。〕

《ART. 32.—Assurances de plusieurs navires sur une même police.— 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.》

〔第32条—同一保険証券による多数の船

《ART. 34.—Compétence.— § 1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§ 2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard de l'assureur.

§ 3.—L'assuré pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.》

〔第34条—管轄—1. 管轄に関する法律のこれに反するすべての規定にかかわらず、保険者は契約が締結された地の商事裁判所、または被保険者の選択により、契約が代理人によって締結されたときは、保険者の会社の所在地または住所の商事裁判所にのみ召喚されることができる。〕

2. 但し、船舶の協定保険価額の2分

船舶の保険—各保険者の引受額が総保険金額との割合で定められているときは、各保険者はその割合で個々の保険金額を分担する。

保険は各船舶につき別個の保険証券が発行されたものとみなされる。〕

《VIII. COMPETENCES

ART. 33.— § 1^{er}.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§ 2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

§ 3.—L'assuré, même non commerçant, pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.》

〔VIII. 管轄

第33条—（第1項および第2項は、1928年証券第34条第1項および第2項と同じ。）

3. 被保険者は、商人でないときといえども、契約が締結された地に住所を決定して、保険者からいつでもその地の商

の1以上が同一地で契約されたときは、被保険者は既に訴えが提起されたことを条件として、同じ訴えのためにその他の保険者をその地の商事裁判所に召喚することができる。

3. 被保険者は、契約が締結された地に住所を選定して、保険者からいつでもその地の商事裁判所に召喚されることができる。]

事裁判所に召喚されることができる。]

普通約款の変更箇所は以上の通りであるが、ほとんど全面的に改訂されているので、以下に、1928年証券との比較対照表を掲げる。そして最後に、1941年証券普通約款、および追加特別約款（1946年10月1日の改訂により21の特別約款が19になった）の全文を掲げておこう。

1941年証券

ART. 1^{er}

ART. 2

ART. 3

ART. 4A

§ 1

§ 2

§ 3

§ 4

§ 5

§ 6

§ 7

B§§1~3

ART. 5

1928年証券

ART. 1^{er} 変更。

ART. 2 変更。

新たに導入。

ART. 4 一部単語追加。

§ 1 変更なし。

§ 2 変更。

§ 3 変更なし。

§ 4 変更なし。

§ 5 変更なし。

§ 6 変更なし。

§ 7 変更なし。

ART. 5 §§1~3 変更なし。

ART. 3 前段分離変更。

ART. 6	前段分離変更。
	ART. 6 削除。
ART. 7 § 1	ART. 7 変更なし。
§ 2	新たに導入。
ART. 8 § 1	ART. 8 § 1 変更なし。
§ 2	§ 2 字句一部変更。
§ 3	§ 3 変更なし。
§ 4	§ 4 変更なし。
ART. 9	特別約款より編入。
ART. 10	特別約款より編入。
ART. 11	特別約款より編入。
ART. 12 § 1	ART. 9 § 1 変更。
§ 2	新たに導入。
§ 3	§ 2 字句一部変更。
	§ 3 削除。
ART. 13 § 1	ART. 26 § 1 字句一部変更。
§ 2	§ 2 変更。
ART. 14 § 1	ART. 25 変更（航海保険証券）。
§ 2	変更（期間保険証券）。
§ 3	新たに導入。
§ 4	ART. 33 § 5 変更。
§ 5	新たに導入。
ART. 15	特別約款より編入。
ART. 16 § 1	ART. 27 字句一部変更。
§ 2	新たに導入。
ART. 17	特別約款より編入。

ART. 18	特別約款より編入。
ART. 19 § 1	ART. 29 変更 (但し, 第 4 号は変らず)。
§ 2	ART. 30 変更。
§ 3	ART. 31 変更 (但し, 第 2, 4 号は変らず)。
§ 4	特別約款より編入。
ART. 20	ART. 28 字句一部変更。
ART. 21 § 1	ART. 10 変更なし。
§ 2	ART. 11 変更(但し, 第 2 号は変らず)。
§ 3	新たに導入。
ART. 22	ARTS. 12, 13, 14, 15, 16 変更。
ART. 23 § 1	ART. 18 § 1 変更。
§ 2	§ 2 変更なし。
§ 3	§ 3 字句一部変更。
§ 4	§ 4 変更なし。
§ 5	§ 9 字句一部変更。
§ 6	§ 10 変更なし。
§ 7	ART. 17 変更。
§ 8(1)	ART. 18 § 13 変更。
(2)	§ 14 変更なし。
ART. 24 § 1	ART. 18 § 5 一部削除。
§ 2	§ 6 変更。
§ 3	§ 7 変更なし。
§ 4	§ 8 変更なし。
ART. 25	ART. 20 変更。
ART. 26 § 1	ART. 18 § 12 変更。

§ 2	§ 11 変更。
§ 3	特別約款より編入。
§ 4	特別約款より編入。
ART. 27 § 1	ART. 19 § 1 変更なし。
§§ 2~3	§§ 2~3 字句一部変更。
§ 4	§ 4 変更なし。
ART. 28	ART. 17 変更。
ART. 29	特別約款より編入。
ART. 30 § 1	ART. 23 変更なし。
§ 2	ART. 24 字句一部変更。
ART. 31 § 1	ART. 32 変更なし。
但し書	新たに導入。
ART. 32	新たに導入。
ART. 33 §§ 1~2	ART. 34 §§ 1~2 変更なし。
§ 3	§ 3 変更。

Police Française
d'assurance maritime sur corps de tous navires
à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance,
des voiliers et des navires à moteur auxiliaire

(Imprimé du 1^{er} Décembre 1941,
modifié le 1^{er} Octobre 1946)

CONDITIONS GÉNÉRALES

I.—RISQUES COUVERTS

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré

par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et généralement par tous accidents et fortunes de mer.

Ces risques demeurent couverts même en cas de changement forcé de route ou de voyage, ainsi qu'en cas de baraterie de patron, faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Sont également aux risques des assureurs, dans les mêmes conditions, les dommages et pertes causés au navire par des fautes des préposés terrestres de l'assuré, à condition que ces fautes n'aient pas le caractère d'un dol ou d'une fraude, ainsi que ceux provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs, pourvu que ces dommages et pertes ne soient pas le résultat d'une faute caractérisée des armateurs, ou de l'un d'eux, de leurs directeurs, chefs d'agences, capitaines d'armement ou chefs du service technique. Il est toutefois spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

ART. 2.—Recours de Tiers.—Sont à la charge des assureurs, même dans les cas prévus à l'alinéa 3 de l'article 1^{er}, les risques de recours de tiers, autres que ceux exceptés par les paragraphes 6 et 7 de l'article 4-A, exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un autre navire ou heurt du navire assuré contre des bâtiments flottants, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, mobiles ou flottants.

Il en sera de même, et dans les mêmes conditions, des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire.

ART. 3.—Chargement.—Il est permis d'embarquer des hommes, des chevaux, du matériel, des munitions, des matières inflammables, explosibles ou corrosives, et généralement toutes facultés quelconque, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.

II.—RISQUES EXCLUS

ART. 4.—A.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie de patron :

1° Des faits de dol et de fraude du capitaine ;

De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ;

Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second ;

2° Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté, sauf ce qui est dit à l'article premier au sujet du vice caché ;

3° De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

4° De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ;

5° De toutes les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ;

6° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels ;

B.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avance de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche ;

2° A la saisie et vente du navire dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui

pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

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

ART. 5.—Risques de Guerre.—Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, captures, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques, d'explosion de torpilles, de mines sous marines, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de piraterie.

ART. 6.—Risques de grève.—Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, et autres faits analogues.

III.—DUREE DES RISQUES

ART. 7.—Détermination du voyage.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre et cessent au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer la marchandise et cessent aussitôt le débarquement terminé, sans excéder un délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

Le contrat ne peut produire aucun effet au profit de l'assuré pour toute assurance au voyage dont les risques n'auraient pas commencé dans le mois de la date de sa souscription, à moins qu'un autre délai n'ait été expressément convenu.

ART. 8.—Quarantaine.—La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois

quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour.

La même augmentation de prime est applicable au cas où le navire assuré au voyage, trouvant son port de destination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de couvrir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois à dater de l'arrivée devant ce port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

L'assuré peut toujours faire cesser les risques à son gré avant les six mois.

En cas d'assurance à prime liée, il est accordé, sans augmentation de prime, quatre mois de séjour à partir du moment où le navire aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations. Si le séjour dure plus de quatre mois, il sera dû aux assureurs une augmentation de deux tiers pour cent par chaque mois supplémentaire.

ART. 9.—Prolongation éventuelle.—Dans les assurances à terme, les risques des assureurs cesseront à la date prévue dans la police pour son expiration, époque fixe quel que soit, à cette date, le lieu où se trouvera le navire. Toutefois, si, à ce moment, 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 seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations, certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout, moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise aux assureurs.

IV.—ÉTENDUE ET LIMITE DE L'ASSURANCE

ART. 10.—Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer, soit à la voile, soit avec ses appareils moteurs, ensemble ou séparément; de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toutes assistances, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage, et d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Le navire est également couvert pendant ses réparations, son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cales sèches, sur le slip et généralement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police.

ART. 11.—**Navigations spéciales.**—Les navigations ci-après sont interdites, même lorsqu'elles sont comprises dans les limites dans lesquelles le navire est assuré, mais elles peuvent être couvertes sous réserve de déclaration préalable et moyennant surprime. Toutefois, si le navire assuré se trouve dans l'obligation de pénétrer dans les zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime à arbitrer :

1° Eaux situées au Nord du 70° de latitude Nord et au Sud du 60° de latitude Sud ;

2° Mer de Behring, de ou pour tout port ou lieu de l'Alaska ou de la Sibérie (sauf Vladivostock, où le navire pourra entrer et d'où il pourra partir entre le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre) ;

3° De ou pour tout port ou lieu de la côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 43°40' latitude Nord (Halifax et les opérations de charbonnage à Louisbourg et à Sydney étant couverts en tous temps sans surprime) ;

4° De ou pour tout port ou lieu de la côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles voisines au Nord du 50° latitude Nord (la navigation de ou pour Prince Rupert, via le détroit de Dixon, et de ou pour l'île de Vancouver, étant couverte, en tous temps, sans surprime) ;

5° De ou pour les îles Kerguelen ou Grozet ou au Sud du 50° de latitude Sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des îles Falkand ; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude Sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir ;

6° Dans la mer Baltique, au Nord d'une ligne comprise entre Mô (63°33' latitude Nord) et Vasa (63°20' latitude Nord) entre le 1^{er} novembre et le 20 mai (ces deux jours inclus) ; ou au Nord de la ligne Stockholm-Reval (Tallinn), ou à l'Est de Reval (Tallinn) entre le 21 novembre et le 5 mai (ces deux jours inclus), ou au Nord du 56° latitude Nord, entre le 15 décembre et le 15 avril (ces deux jours inclus), excepté les eaux au Sud du 59° latitude Nord et à l'Est du 22° longitude Est, qui sont interdites entre le 1^{er} décembre et le 15 mai (ces deux jours inclus) ;

7° En tous lieux, du 1^{er} mars au 30 juin (ces deux jours inclus), avec cargaison de charbon indien ;

8° En tous lieux et à toute époque avec cargaison de charbon polonais.

V.—DÉTERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE

ART. 12.—**Valeur agréée.**—La valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation, sauf en cas de majoration anormale et sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 26 et à l'article 27.

Elle comprend indivisément le corps et les appareils moteurs,

ainsi que tous les accessoires du navire, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernaient un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

ART. 13.—Assurances complémentaires.—L'assuré s'interdit expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée du navire ;
- 2° Les assurances des excédents d'avaries communes ;
- 3° Les assurances sur fret excédant 60% du fret à justifier.

Toute assurance faite par le ou les propriétaires du navire, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée sur le navire.

VI.—DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE

ART. 14.—Primes, taxes, droits et impôts.—

§ 1^{er}.—Dans l'assurance au voyage, la prime est payable comptant et sans escompte, les risques des assureurs ne commençant en aucun cas à courir avant son complet paiement.

§ 2.—Dans l'assurance à terme, la prime est payable à trente jours de la prise des risques, sans escompte, si l'assurance est faite pour moins de douze mois, et sous escompte de 3%, si elle est faite pour douze mois.

Toutefois, dans ce dernier cas, 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, mais sans escompte, à savoir :

Le 1^{er} quart, à trente jours de la prise des risques ;

Le 2^e quart, à trois mois de la prise des risques ;

Le 3^e quart, à six mois de la prise des risques ;

Le 4^e quart, à neuf mois de la prise des risques ;

En cas de non-paiement à l'une quelconque des échéances prévues au présent paragraphe, les risques seront, sans qu'il soit besoin d'aucune sommation ni mise en demeure, automatiquement suspendus jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette 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. Toutefois, dans l'assurance faite pour douze mois, le non-paiement à l'échéance du 2^e, 3^e ou 4^e quart de la prime n'entraînera la suspension prévue au présent paragraphe que si la date de l'échéance a été, au moins huit jours à l'avance, rappelée, même par une simple lettre, à l'assuré, soit par les assureurs, par leurs représentants, par l'apéríteur ou par la personne ou l'organisme prévu au paragraphe 5 du présent article, soit par le courtier. Si ce rappel a été adressé à l'assuré moins de huit jours avant l'échéance, ladite suspension n'interviendra qu'à zéro heure, le neuvième jour suivant celui du rappel. Dans le cas prévu à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 19, le rappel pourra être adressé au domicile élu chez le courtier.

§ 3.—En cas de perte totale ou de délaissement à leur charge, la prime acquise aux assureurs, qui auront payé la totalité du sinistre leur incombant sera, dans l'assurance à terme, quelle qu'en soit la durée, la prime de douze mois de navigation. Si la perte ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime leur demeurant acquise sera seulement celle afférente à la période comprise entre la prise des risques et la fin du trimestre au cours duquel le sinistre

aura eu lieu.

Dans l'assurance au voyage, la prime entière sera toujours acquise aux assureurs, sauf dans les cas prévus au dernier alinéa du présent paragraphe.

Il sera fait, sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale avant le commencement des risques; mais si le contrat est rompu avant ce moment pour toute cause autre que la perte totale du navire, les assureurs auront droit à l'indemnité prévue à l'article 349 du Code de Commerce, à condition que cette indemnité ne soit pas supérieure à la prime stipulée.

§ 4.—Le coût de la police et les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis, sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la ressortie de la prime.

§ 5.—La prime, le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont payables dans le lieu de la souscription de l'assurance et entre les mains des assureurs ou, à la demande de l'assuré, à telle personne ou à tel organisme désigné par les assureurs.

ART. 15.—Séjour au port dans les assurances à terme.

§ 1^{er}.—Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, pour chaque quinzaine terminée de séjour, une ristourne de quinze / trois cent soixante cinquièmes ($15/365^e$) de la prime de navigation annuelle, sous déduction d'une prime fixe, par chaque quinzaine, de trois cent soixante-quinze / dix millièmes pour cent ($375/10.000^e\%$), retenue en représentation des risques de port.

Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de ristournes seront réglées, comme il dit est ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

§ 2.—Si, pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, par chaque période terminée de trente

jours, le navire restant aux risques des assureurs, une ristourne de trente/trois cent soixante cinquièmes (30/365^e), de la prime de navigation annuelle, sous déduction d'une prime fixe, par chaque trente jours, de soixante-quinze / millièmes pour cent (75/1.000^e%), retenue en représentation des risques de port. Si le chômage se prolonge au-delà de quarante cinq jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

§ 3.—Les remises prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus 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 seront décomptées qu'après l'expiration de la période assurée.

ART. 16.—Mesures conservatoires et préventives.

§ 1^{er}.—En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir aux assureurs tous documents ou renseignements en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. Il doit également, en cas de perte ou dommages imputables à des tiers, prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs, le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers et leur prêter son concours sans réserve pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

L'assuré est responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs représentants, à prendre lui-même les mesures de conservation, ou à donner à son capitaine les instructions nécessaires à cet effet, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.

§ 2.—Les assureurs s'engagent à payer les frais nécessités par toute mesure préventive prise dans l'intérêt commun, et, exception faite pour le cas d'impossibilité justifiée, d'accord avec eux ou leurs

représentants.

ART. 17.—**Renonciation au recours.**—Les assureurs n'exerceront des recours personnels contre le capitaine ou toute personne dont l'assuré serait civilement responsable, à qui serait imputée une faute, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.

ART. 18.—**Hypothèques.**—Toute hypothèque maritime, grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50% de la valeur agréée du navire; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre d'indemnité forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue, s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les 15 jours de son inscription.

ART. 19.—**Nullité ou résiliation de l'assurance.**

§ 1^{er}.—Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire et qui sont parvenues par un moyen quelconque au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux.

En conséquence, toute assurance, même sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription des risques avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de con-

naissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou l'assureur.

Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe ou le téléphone, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

§ 2.—En cas de faillite, de liquidation judiciaire, ou de suspension notoire de paiement de l'assuré, ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs peuvent résilier la police par une simple notification, même par une lettre recommandée à la poste. La résiliation produit ses effets à l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de sa notification, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

L'assuré, le syndic de faillite ou le liquidateur judiciaire résidant hors de France continentale sont présumés, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier, et toute notification de résiliation pourra être valablement effectuée à ce domicile élu.

En cas de faillite, de liquidation judiciaire ou de suspension notoire de paiements d'un assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits à l'égard de cet assureur, mais avec faculté de lui notifier la résiliation de la police sans délai.

§ 3.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente.

L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré.

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs, a été agréé par eux et s'engage à payer la totalité de la prime, si elle n'a pas été déjà réglée.

Dans le cas où l'assurance de l'intérêt vendu ne continue pas, les assureurs ont droit à un minimum de prime de trois mois.

En cas de location du navire, l'assurance continue ses effets de plein droit, mais moyennant surprime s'il y a lieu.

§ 4.—Dans les assurances à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise 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.

Elle pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier semestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 25% 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 le Comité d'organisation des Constructeurs navals.

ART. 20.—**Fin de non-recevoir.**—Seront irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de quinze mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes ou assistance, ainsi que de celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré.

VII.—REGLEMENT DES INDEMNITES

ART. 21.—**Règlement distinct par voyage.**

§ 1^{er}.—Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

§ 2.—Il y a voyage distinct dans la traversée que fait un navire

sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

§ 3.—Pendant le séjour du navire dans un port en dehors des limites d'un voyage, telles qu'elles sont définies ci-dessus, chaque événement à la charge des assureurs est l'objet d'un règlement distinct.

ART. 22.—**Délaissement.**—Par dérogation expresse au Code de Commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou destruction totale du navire.

Le délaissement pour défaut de nouvelles pourra être fait : au long cours, après trois mois ; au cabotage, après deux mois.

Les délais se comptent d'après le lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée.

La perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

2° D'innavigabilité résultant de l'un des risques garantis par la présente police.

Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 23, paragraphes 1 et 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux, ainsi que des réductions pour différence du vieux au neuf) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de l'un des risques garantis par la présente police et prescrites par les experts pour

la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra, notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipages, primes de grosse, frais d'expertise, de procédure ou de sauvetage, etc., non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré sous les franchises et réductions prévues par les articles 23 et 24, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.

Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparation ou autres.

3° 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 signifié le délaissement, sans que ce délai puisse être inférieur à trente jours à dater du jour où il leur aura été fait remise complète des pièces justificatives de son droit aux délaissement.

En cas de délaissement, les assureurs du navire n'ont pas droit au fret sauvé (loi du 12 août 1885) non plus qu'aux subventions de l'Etat.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation de sauvetage ; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

Il en sera ainsi alors même qu'il n'y aurait ni fret sauvé, ni fret payé d'avance, ni subvention de l'Etat.

ART. 23.—Avaries particulières.

§ 1^{er}.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries 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 assureurs ont le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.

§ 3.—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 tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 24.

§ 4.—Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, les assureurs prendront à leur charge les vivres et gages d'équipage, et la prime, dans les assurances à terme, cessera de courir.

§ 5.—Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article

25.

§ 6.—Les frais de recotation du navire au Veritas ou à tout autre registre de classification ne sont en aucun cas, à la charge des assureurs.

§ 7.—Les avaries particulières ne seront remboursées que sous la retenue des franchises ci-après toujours prélevées sur la valeur agréée du navire :

2 %, si le navire n'a pas plus de 20 ans ;

3 %, s'il a de 20 à 25 ans ;

4 %, s'il a de 25 à 30 ans ;

5 %, s'il a plus de 30 ans.

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.

§ 8.—Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avance de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels sont ventilés et ne sont supportés par les assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les conditions de la police.

Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.

ART. 24.—Différence du vieux au neuf.

§ 1^{er}.—Sur toutes les dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage, il est opéré pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes :

Pour les navires construits en bois :

Pendant la première année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la deuxième année, réduction de 1/5^e ;

Au delà de deux ans, réduction de 1/3.

Pour les navires construits en fer ou en acier :

Pendant la première et la deuxième année de la construction, pas de réduction ;

Pendant la troisième et la quatrième, réduction de 10 % ;

Après 4 ans jusqu'à 15 ans, 15 % ;

Après 15 ans jusqu'à 20 ans, 20 % ;

Après 20 ans, jusqu'à 25 ans, 25 % ;

Au delà de 25 ans, 1/3.

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au gréement subissent les réductions prévues pour les navires en bois.

Pour tous navires, la réduction sur les ancres et chaînes-câbles n'est jamais supérieure à 15 %.

§ 2.—Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il sera opéré à forfait une réduction de moitié.

§ 3.—Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de remorquage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de location d'appareils, pontons, grils, chantiers ou bassins, totalisées comme si la réparation avait été adjugée à forfait et à l'entreprise, mais sous la déduction du produit net des vieux doublages et autres débris.

§ 4.—Lorsque, sur l'avis des experts, des membrures, tôles ou autres pièces avariées du navire auront été simplement écarvées, sectionnées, redressées ou réparées, au lieu d'être intégralement remplacées les réparations ainsi faites ne subiront, par dérogation à ce qui précède, aucune réduction pour différence du vieux au neuf.

ART. 25.—Voyages pour réparations.—Lorsque le navire a éprouvé

des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme du représentant des assureurs, ou, à défaut, du consul de France, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin en remorque les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas dans les assurances à terme : les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou carèner son navire au port où il se trouve en avaries s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge des assureurs, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir pendant la durée de cette attente.

ART. 26.—Avaries communes.

§ 1^{er}.—La contribution du navire aux avaries communes est remboursée par les assureurs sans déduction de franchise ; toutefois, elle ne leur incombe que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge, la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par application du taux de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite, le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant à l'assuré.

§ 2.—Les réductions pour différence du vieux au neuf, fixées à l'article 24, s'appliquent également aux réparations du navire qui

auraient été admises en avaries communes.

§ 3.—Les règlements d'avaries communes pourront être établis conformément à la loi française ou aux Règles d'York et d'Anvers, si cette convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

Le présent paragraphe ne déroge en rien aux dispositions du présent contrat en ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, et, en conséquence, les règlements d'avaries communes seront, le cas échéant, redressés en conformité desdites dispositions, eu égard, notamment aux indemnités qui pourraient être classées en avaries communes au profit du navire pour dépréciation ou pour chômage.

§ 4.—Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries du navire ou les frais ayant le caractère d'avaries communes et dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cent cinquante mille francs (150.000 francs).

ART. 27.—Dépenses d'assistance et de sauvetage.—En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 24.

Lorsque le navire a un chargement à bord, les assureurs ne devront, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 26, paragraphe 1^{er}, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux

échouages résultant du jeu normal des marées, non plus qu'aux échouements survenus soit dans les canaux maritimes, soit dans les fleuves et rivières en amont des points atteints par les marées.

ART. 28.—**Recours de tiers.**—Le montant des recours de tiers à la charge des assureurs sera remboursé sous déduction d'une franchise de un pour cent (1 %) calculée sur la valeur agréée du navire.

ART. 29.—**Collision ou assistance entre navires du même assuré.**—Au cas où le navire assuré entrerait en collision avec un autre navire appartenant à l'assuré, ou en recevrait assistance, il est expressément convenu que le règlement aura lieu comme si les navires appartenaient à des armateurs différents; les questions de responsabilité de la collision ou d'indemnité pour services rendus, seront fixées, à l'égard des intéressés sur corps, par un arbitre unique, qui sera désigné d'accord entre les assureurs et l'assuré, ou, à défaut d'accord par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce compétent rendue sur simple requête, et qui ne statuera qu'en premier ressort.

Il en sera de même dans le cas où le navire assuré heurterait un corps fixe, mobile ou flottant appartenant à l'assuré.

ART. 30.—**Paiement des pertes et avaries.**

§ 1^{er}.—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.

§ 2.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, compensées, et les billets acquittés donnés et reçus pour comptant.

S'il n'y a pas faillite, ni suspension de paiements, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

ART. 31.—Limitation des engagements des assureurs.—Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement, et il sera dû, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement; pendant les séjours prévus au paragraphe 3, de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement. La surprime prévue au premier alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent francs (0,40 %) du montant nécessaire à cette reconstitution.

ART. 32.—Assurances de plusieurs navires sur une même police.—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.

VIII.—COMPETENCES

ART. 33.—§ 1^{er}.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de Commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur.

§ 2.—Toutefois, si plus de la moitié de la valeur agréée du navire est souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le

Tribunal de Commerce de ce lieu, déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

§ 3.—L'assuré, même non commerçant, pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.

CLAUSES ADDITIONNELLES

I.—**Risques de grèves, etc.**—Par dérogation à l'article 6 des Conditions générales, il est expressément convenu que les dommages et pertes provenant d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, et autres faits analogues sont à la charge des assureurs.

La Société assurée et les assureurs auront, en tout temps, la faculté de résilier, sous préavis de quarante-huit heures, l'assurance des risques énoncés au présent article.

II.—**Différence du vieux au neuf.**—Le paragraphe 1^{er} de l'article 24 des Conditions générales est abrogé.

III.—**Assurances «tous risques».**—Par dérogation à l'article 23 des Conditions générales, les avaries particulières seront remboursées sans franchise lorsqu'elles résultent de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie, du heurt ou de la collision du navire assuré contre un corps fixe, mobile ou flottant.

Elles seront remboursées, dans les autres cas, sous déduction d'une franchise de deux pour cent (2 %), toujours prélevée sur la valeur agréée du navire, sans toutefois que cette déduction puisse être supérieure à trois cent mille francs (300.000 francs).

IV.—**Assurance F. A. P. sauf.**—Par dérogation aux Conditions générales, la présente assurance est conclue franc d'avarie particulières sauf lorsque celles-ci résultent de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie, du heurt ou de la collision du navire assuré contre un corps fixe, mobile ou flottant.

Par dérogation à l'article 23 des Conditions générales, les avaries

particulières seront remboursées dans les cas ci-dessus dans déduction de franchise.

V.—**Assurance F. A. P. absolument.**—Par dérogation aux Conditions générales, la présente assurance est conclue franc d'avaries particulières absolument, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement, des avaries communes, des recours de tiers et des dépenses prévues à l'article 27 des Conditions générales.

VI.—**Assurance franc d'avaries absolument.**—Par dérogation aux Conditions générales, la présente assurance est conclue franc de toutes avaries, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement, des recours de tiers et des dépenses prévues à l'article 27 des Conditions générales.

VII.—**Assurance perte totale et avaries communes.**—Par dérogation aux Conditions générales, la présente assurance est conclue franc d'avaries particulières dans tous les cas et de recours de tiers, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement, des avaries communes et des dépenses prévues à l'article 27 des Conditions générales.

VIII.—**Assurance contre perte totale et cas de délaissement.**—Par dérogation aux Conditions générales, la présente assurance est conclue franc de toutes avaries et de recours de tiers, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement et des dépenses prévues à l'article 27 des Conditions générales.

IX.—**Franchise.**—Le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire assuré, mais, par dérogation aux articles 23, 26, 27 et 28 des Conditions générales, l'ensemble des autres indemnités dues par les assureurs sur le navire et pour un même voyage sera réglé sous déduction d'une franchise de.....

X.—**Recours de tiers.**—Par dérogation à l'article 28 des Conditions générales, la franchise de 1 %, à déduire dans les règlements de

recours de tiers, sera limitée au maximum à 15.000 francs, sauf en ce qui concerne les recours de tiers prévus au deuxième alinéa de l'article 2 des Conditions générales et pour lesquels elle sera limitée au maximum à 30.000 francs.

XI.—**Navire sur lest.**—Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, il est convenu que, dans le cas où le navire serait sur lest, toutes les dépenses et tous les sacrifices, qui auraient le caractère d'avaries communes si ce navire avait un chargement à bord, seront également réputés avaries communes et réglés en conformité des dispositions de la police applicables aux avaries communes.

XII.—**Assurances complémentaires.**—Par dérogation au premier paragraphe de l'article 13 des Conditions générales, l'assuré est autorisé à contracter des assurances sur bonne arrivée à condition, toutefois, que le montant total de ces assurances complémentaires n'excède pas 10 % de la valeur agréée sur corps et machines du navire.

a) **Risques couverts.**—Ces assurances sont conclues franc de toutes avaries et de recours de tiers, les assureurs ne répondant que de la perte totale et des cas prévus dans la police sur corps et machines comme donnant droit au délaissement du navire.

b) **Fixité de la somme assurée.**—La somme assurée restera la même pendant toute la durée des risques, les assureurs ne pouvant prétendre à aucune réduction de ladite somme pour quelque cause que ce soit.

c) **Police preuve d'intérêt.**—Le capital assuré sur bonne arrivée est pleinement admis sans contestation, la police étant considérée comme preuve suffisante de l'intérêt qu'avait l'assuré à contracter cette assurance et les assureurs renonçant à exiger, en cas de sinistre, d'autres documents justificatifs que la présente police.

d) **Police d'honneur.**—L'assurance est complètement indépendante de toutes celles souscrites ou à souscrire sur corps, machines, etc.,

du navire ; elle est faite, en tant que de besoin, sur l'honneur et, par dérogation à toutes lois et ordonnances contraires, à ses pleins et entiers effets, notamment par extension de l'article 334 du Code de Commerce.

e) **Subrogation.**—Sur les capitaux ainsi couverts, les assureurs n'ont pas droit au produit des sauvetages et n'ont pas à contribuer à leurs frais. En conséquence, les assureurs ne pourront, en cas de sinistre, prétendre à aucun droit sur les débris du navire ou ses accessoires ; toutefois, au cas où le sinistre engagerait la responsabilité d'un tiers pour quelque cause que ce soit, l'assuré devra subroger les assureurs dans tous ses droits et recours contre ce tiers à raison de la somme payée par eux et leur fournir tous renseignements et documents nécessaires à cet effet.

Il n'est apporté, par la disposition qui précède, aucune dérogation aux stipulations de la police en ce qui concerne l'obligation pour les assureurs de payer la perte. En cas de règlement à intervenir sur les capitaux assurés sur bonne arrivée, l'indemnité à la charge des assureurs sera remboursée intégralement et sans franchise.

f) **Chômage.**—Si le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, pour chaque période terminée de trente jours, le navire restant aux risques des assureurs, une ristourne de trente trois cent soixante-cinquièmes ($30/365^e$) de la prime annuelle de navigation, sous déduction d'une prime fixe, par chaque trente jours, de cinquante millièmes pour cent ($50/1.000^e$ %), retenue en représentation des risques de port. Si le chômage se prolonge au-delà de quarante-cinq jours, les périodes de chômage sont réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours. Ces remises ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement de perte ou de délaissement ; elles ne seront décomptées qu'après l'expiration de la période assurée.

g) **Arbitrage.**—Toutes contestations qui pourraient surgir entre

les parties seront jugées, sans appel ni pourvoi, par trois arbitres, nommés contradictoirement, les deux premiers, par les parties, le troisième, par les deux premiers.

XIII.—Recours de tiers pour dommages matériels.—§ 1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales qui précèdent, la présente police a pour objet exclusif de garantir les recours de tiers exercés pour dommages matériels contre le navire assuré.

§ 2.—Toutefois, pour les recours énoncés à l'article 2 de ces Conditions, ainsi que pour ceux qui seraient garantis par extension à cet article par la police sur Corps et Appareils moteurs, la présente police constitue une assurance sur excédents et ne peut engager la responsabilité des assureurs que si le montant de ces recours, cumulé ou non avec d'autres réclamations couvertes par la police sur Corps et Appareils moteurs, arrive à dépasser le montant de la valeur totale agréée dans cette police.

a) soit parce que la législation applicable serait une loi étrangère ou la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ;

b) soit parce que l'assuré ne pourrait ou ne voudrait pas user de la faculté d'abandon prévue à l'article 216 du Code de Commerce.

En conséquence, pour lesdits recours de tiers, les assureurs sous-signés ne pourront jamais être recherchés qu'après complet épuisement de la valeur totale agréée dans la police sur Corps et Appareils moteurs, valeur dont l'assuré doit leur faire connaître le montant. L'assuré est censé demeurer son propre assureur pour cette valeur si cette police ne couvre pas lesdits recours ou ne les couvre que pour une partie de cette valeur.

Les assureurs ne pourront, d'autre part, être appelés, en aucun cas, à rembourser le montant du découvert ou des franchises stipulé dans la police sur Corps et Appareils moteurs, ni à supporter les conséquences des déchéances, nullité, insolvabilités ou autres dif-

ficultés encourues du chef de cette police.

§ 3.—Sont formellement exclus de la présente police tous recours exercés par qui que ce soit et pour quelque cause que ce soit en raison :

a) de dommages ou préjudices relatifs aux objets transportés par le navire ;

b) d'engagements contractuels ;

c) de faits de mort ou de lésions corporelles ;

d) de dommages ou préjudices résultant d'un des faits énoncés aux cinq premiers paragraphes de l'article 4 A)—ainsi qu'aux articles 5 et 6 des Conditions générales.

§ 4.—Tous règlements auront lieu sans franchise.

§ 5.—Par dérogation, en tant que de besoin, à l'article 31 des Conditions générales, la somme souscrite par chaque assureur forme la limite de ses engagements par événement.

§ 6.—L'assuré doit, sous peine de déchéance, faire connaître, dès leur conclusion, tous autres contrats qui couvriraient, sur le même navire, tout ou partie des risques déjà garantis par la présente police. Dans le cas où de tels contrats, autres que celui sur Corps et Appareils moteurs, auraient été souscrits, les règlements seraient effectués par les assureurs au prorata de leur souscription par rapport à l'ensemble des sommes garanties par la présente police et par ces autres contrats.

XIV.—**Recours de tiers pour dommages corporels.**—Par dérogation au paragraphe 7 de l'article 4 A) et à toutes autres dispositions contraires des Conditions générales, la présente police a pour objet exclusif de garantir les recours de tiers exercés pour faits de mort ou de lésions corporelles, contre le navire assuré.

Sont formellement exclus de la présente police tous recours exercés par qui que ce soit et pour quelque cause que ce soit en raison :

a) d'engagements contractuels, sauf en ce qui concerne les faits

de mort ou de lésions corporelles des passagers, qui demeurent couverts ;

b) de la législation relative aux accidents du travail ou de la législation régissant les gens de mer ;

c) de dommages ou préjudices résultant d'un des faits énoncés aux cinq premiers paragraphes de l'article 4 A) ainsi qu'aux articles 5 et 6 des Conditions générales.

Tous règlements auront lieu sans franchise.

Par dérogation, en tant que de besoin, à l'article 31 des Conditions générales, la somme souscrite par chaque assureur forme la limite de ses engagements par événement.

L'assuré doit, sous peine de déchéance, faire connaître, dès leur conclusion, tous contrats qui couvriraient, sur le même navire, tout ou partie des risques déjà garantis par la présente police. Dans le cas où de tels contrats auraient été souscrits, les règlements seraient effectués au prorata des souscriptions des assureurs sous-signés par rapport à l'ensemble des sommes garanties par la présente police et par ces autres contrats.

XV.—Recours de tiers pour dommages matériels et corporels.—

§ 1.—Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales qui précèdent, la présente police a pour objet exclusif de garantir les recours de tiers exercés pour dommages matériels ou pour faits de mort ou de lésions corporelles contre le navire assuré.

§ 2.—Toutefois, pour les recours de tiers énoncés à l'article 2 de ces Conditions, ainsi que pour ceux qui seraient garantis, par extension à cet article, par la police sur Corps et Appareils, moteurs, la présente police constitue, en ce qui concerne les dommages matériels, une assurance sur excédents et ne peut engager la responsabilité des assureurs que si le montant de ces recours, cumulé ou non avec d'autres réclamations couvertes par la police sur Corps et Appareils moteurs, arrive à dépasser le montant de la

valeur totale agréée dans cette police :

- a) soit parce que la législation applicable serait une loi étrangère ou la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ;
- b) soit parce que l'assuré ne pourrait ou ne voudrait pas user de la faculté d'abandon prévue à l'article 216 du Code de Commerce.

En conséquence, pour lesdits recours de tiers, les assureurs sous-signés ne pourront jamais être recherchés qu'après complet épuisement de la valeur totale agréée dans la police sur corps et Appareils moteurs, valeur dont l'assuré doit leur faire connaître le montant. L'assuré est censé demeurer son propre assureur pour cette valeur si cette police ne couvre pas lesdits recours ou ne les couvre que pour une partie de cette valeur.

Les assureurs ne pourront, d'autre part, être appelés, en aucun cas, à rembourser le montant du découvert ou des franchises stipulé dans la police sur Corps et Appareils moteurs, ni à supporter les conséquences des déchéances, nullité, insolvabilités ou autres difficultés encourues du chef de cette police.

§ 3.—Sont formellement exclus de la présente police tous recours exercés par qui que ce soit ou pour quelque cause que ce soit en raison :

- a) De dommages ou préjudices relatifs aux objets transportés par le navire ;
- b) D'engagements contractuels, sauf en ce qui concerne les faits de mort ou de lésions corporelles des passagers qui demeurent couverts, par dérogation au paragraphe 7 de l'article 4 A) ;
- c) De la législation relative aux accidents du travail ou de la législation régissant les gens de mer ;
- d) De dommages ou préjudices résultant d'un des faits énoncés aux cinq premiers paragraphes de l'article 4 A), ainsi qu'aux articles 5 et 6 des Conditions générales.

§ 4.—Tous règlements auront lieu sans franchise.

§ 5.—Par dérogation, en tant que de besoin, à l'article 31 des Conditions générales, la somme souscrite par chaque assureur forme la limite de ses engagements par événement.

§ 6.—L'assuré doit, sous peine de déchéance, faire connaître, dès leur conclusion, tous autres contrats qui couvriraient, sur le même navire, tout ou partie des risques déjà garantis par la présente police. Dans le cas où de tels contrats, autres que celui sur Corps et Appareils moteurs, auraient été souscrits, les règlements seraient effectués par les assureurs au prorata de leur souscription par rapport à l'ensemble des sommes garanties par la présente police et par ces autres contrats.

XVI.—**Frais de sauvetage et d'assistance.**—Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, la présente police a pour objet exclusif de garantir le remboursement à l'assuré des frais de sauvetage et d'assistance énoncés à l'article 27 des Conditions générales.

En cas de sinistre, le remboursement de ces frais sera effectué sans franchise jusqu'à concurrence de la somme assurée à ce titre, mais seulement dans la mesure où par application des articles 22 et 24 desdites Conditions, il ne serait pas à la charge des assureurs sur corps de l'unité assurée.

XVII.—**Frais de retirement.**—Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions générales, la présente police a pour objet exclusif de garantir, dans tous les cas donnant lieu à délaissement, le remboursement des frais de retirement dont l'assuré pourrait être tenu responsable en raison du naufrage de son navire et dont il ne serait pas recevable à se libérer par l'abandon de l'épave.

En cas de sinistre, le remboursement des frais de retirement sera effectué sans franchise, jusqu'à concurrence de la somme assurée à ce titre.

XVIII.—**Séjours au port.**—L'article 15 des conditions générales est abrogé et remplacé par les dispositions ci-après :

1° Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours francs consécutifs au moins dans un port, il sera fait, par chaque quinzaine terminée de séjour, une ristourne de quinze / trois cent soixante-cinquièmes ($15/365^e$) de la prime annuelle de navigation, sous déduction d'une prime fixe par chaque quinzaine, d'un vingtième pour cent ($1/20^e$ %) retenue en représentation des risques de port ; (en cas d'assurance « franc d'avaries particulières absolument », cette prime sera réduite à un trentième pour cent ($1/30^e$ %).

Si, dès le début de la période assurée, le navire est en séjour au port sans qu'il y ait à prévoir son prochain départ, l'assuré peut demander dès l'abord le bénéfice de la prime réduite fixée ci-dessus, qui sera seule ressortie pour la période totale garantie, mais, dans ce cas, si par la suite, le navire reprend la mer, le complément de prime dû pour la navigation devra être payé aux assureurs au plus tard trente jours après la date du départ. Si la période restant à courir est supérieure à six mois, le règlement de la prime pourra être fractionné en autant de termes que la période comportera de trimestres entiers.

2° Si, pour toute autre cause que réparations à la charge des assureurs, le navire séjourne trente jours francs consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de trente trois cent soixante-cinquièmes ($30/365^e$) de la prime annuelle de navigation, sous déduction d'une prime fixe d'un dixième pour cent ($1/10^e$ %) retenue en représentation des risques de port, (en cas d'assurance « franc d'avaries particulières absolument », cette prime sera réduite à un quinzième pour cent ($1/15^e$ %)). Si le chômage se prolonge pendant au moins quarante cinq jours, les périodes de chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Ces ristournes pourront être réglées à l'expiration de chaque semestre.

3° Les remises prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne sont

acquises à l'assuré que si le navire ne fait pas l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement, dans le cas contraire, toutes remises de prime seraient annulées.

XIX.—Constatacion des avaries. Réparations.—L'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries, contradictoirement avec les représentants des assureurs, au plus tard dans les trente jours de l'arrivée du navire à son port de reste ; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance.

Les experts, désignés d'un commun accord, ou, à défaut judiciairement, auront pour mission de rechercher la cause du dommage, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires, comme il est dit au paragraphe premier de l'article 23 des conditions générales. Ils devront également établir, dans un délai maximum de deux mois, le devis estimatif des réparations.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si, pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard trois mois après la date d'expiration de la période assurée, les assureurs auront la faculté de régler les avaries à leur charge sur la base du devis estimatif des experts.

La présente clause, qui déroge, en tant que de besoin, au paragraphe premier de l'article 23 des conditions générales a exclusivement pour objet de préciser les droits des assureurs en ce qui concerne les sommes pouvant leur incomber en cas de retard apporté à la réparation des avaries, tous autres droits et obligations des parties demeurant entiers.

Première variante de l'alinéa 3 : L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si, pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard six mois après la date de la survenance des avaries,

les assureurs auront la faculté de régler les avaries à leur charge sur la base du devis estimatif des experts.

Deuxième variante de l'alinéa 3 : L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si, pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard trois mois après la date d'expiration de la période assurée, ou dans les six mois de leur survenance pour les avaries qui se sont produites au cours du dernier trimestre d'assurance, les assureurs auront la faculté de régler les avaries à leur charge sur la base du devis estimatif des experts.

注(18) 従って、例えば期間保険 (assurance à terme) の場合に使用される普通保険約款の第7条の保険期間約款は、航海保険 (assurance au voyage) の場合の保険期間の始終期に関する規定を設けているにすぎない。

(19) André Belhomme, *L'assurance sur corps et ses caractères distinctifs*, 1927, p. 74.

(20) *Ibid.*, pp. 138~139.

(21) Pierre Lureau, *Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires*, 1974, p. 30.

(le 16 avril 1978)