

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(1)——

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ヌの保険証券
- (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(以上本号)
- (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
- (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

は じ め に

近時、フランスの学会における保険の史的研究はまさに貧困の極みである。これは、同国でも、主として過去の二つの大戦の結果、海上保険証券を含む貴重な文献資料が大量に消失し、海上保険に関する過去の資料の入手が非常に困難であること、およびこれとある意味では相関し合う形で、(恩師 Emmanuel du Pontavice 教授の言葉を借りて言うならば)「フランスの海法学者は新しい法律問題にばかり目を奪われ、歴史家はまた海法の問題に関心を示さない」(《Les maritimistes français ne connaissent que le droit actuel et les historiens français n'intéressent pas au droit maritime.》) ことによる、と思われる。これは、資料の収集・保存に責任をもつべき Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes et de Transports や Comités Techniques de Tarification、或いは各地の Comités des Assureurs Maritimes においても事情は同じで、過去の資料の蓄積はほとんどない。従って、過去の保険証券の収集・再録がフランス海上保険業界の待望的であることは、私に賜った Du Pontavice 教授の言葉の端々や、同教授の友人で Comité des Assurances Maritimes de Marseille の Secrétaire Général である R. Parenthou 氏の親切な私信の内容を見ても分る。

幸い、パリ大学交換研究員および東京海上各務記念財団の留学生として、二年半に亘り滞仏できた機会に、各所に散在する比較的多数の文献および過去の保険証券を入手することができたので、滞仏中に認めた拙稿「フランス船舶海

上保険概史」(早稲田商学254・255号, 葛城照三教授古稀記念特集号)を補足する形で, 取り敢えず本稿では, 1800年代および1900年代のフランス船舶海上保険証券の収類紹介を試みることにした。

ところで, 1800年代および1900年代のフランスの船舶関係海上保険証券として現在知られているものを, 各種資料から制定或いは改正の順に列挙すれば, 次の通りである。

- 1810年5月22日の保険証券
- 1836年6月のパリの保険証券
- 1840年1月1日のボルドーの保険証券
- 1840年5月1日のパリの保険証券
- 1840年10月1日のマルセイユの保険証券
- 1844年6月15日のパリの保険証券
- 1846年5月1日のマルセイユの保険証券
- 1865年11月1日のパリ・マルセイユの保険証券
- 1866年3月24日のマルセイユの保険証券
- 1873年7月15日の船舶保険証券
- 1873年12月15日の船舶保険証券
- 1880年7月1日の船舶保険証券
- 1881年4月1日の船舶保険証券
- 1886年1月1日の船舶保険証券
- 1888年1月1日の船舶保険証券
- 1893年7月1日の船舶保険証券
- 1903年10月1日の船舶保険証券
- 1913年9月1日の船舶保険証券
- 1913年9月1日の近海漁船用特別保険証券
- 1924年10月9日の船舶保険証券

1924年10月9日の近海漁船用特別保険証券
1926年1月21日の船舶建造保険証券
1928年1月1日の船舶建造保険証券
1928年11月1日の船舶保険証券
1929年6月6日の係船保険証券
1929年11月21日の船舶保険証券
1932年6月9日の船舶保険証券
1934年3月22日の船舶保険証券
1938年10月27日の船舶保険証券
1941年12月1日の船舶保険証券
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
1944年3月16日の船舶建造保険証券
1946年10月1日の船舶保険証券
1947年1月1日の船舶建造保険証券
1947年1月14日の船舶保険証券
1947年1月14日の漁船・遊覧船・帆船および機帆船の保険証券
1949年1月1日の船舶保険証券
1949年1月1日の漁船・遊覧船・帆船および機帆船の保険証券
1952年1月1日の漁船・遊覧船・帆船および機帆船の保険証券
1955年1月1日の船舶保険証券
1955年1月1日の船舶建造保険証券
1956年1月1日の漁船保険証券
1963年1月1日の漁船保険証券
1968年7月20日の船舶保険証券
1969年1月1日の漁船保険証券
1972年12月1日の船舶保険証券

1974年1月1日の漁船保険証券

1975年1月1日の船舶保険証券

この他に、1800年代の初頭、バイヨンヌ (Bayonne), ダンケルク (Dunkerque), ル・アーヴル (Le Havre), ナント (Nantes), ルアン (Rouen) 等の各地にも、幾多の保険証券が存在していた。

本稿では、紙数の関係で、利用できるすべての保険証券（普通保険約款）の訳文を掲げることはできないが、約款の変遷を探るための便宜として、約款の改正（或いは新たな導入）がある場合には、新約款およびそれぞれの新約款に該当する旧約款を併記して、私訳を掲げておく。

(1) 1810年5月22日の保険証券

1800年代初頭、フランス各地の主要港・主要商業都市では、いくつかの保険会社および個人保険業者が海上保険業を営んでおり、各地にはそれぞれ独自の非常に多数の保険証券が存在していた。^[1] その代表的なものについては後述するが、1800年代の保険証券として文献に残っている最古のものは、1810年5月22日のものであろう。

残念ながら、本保険証券の全貌を知ることのできる資料は手元にないが、Jean Louge の《L'assurance maritime et les risques terrestres》(1921)によって、僅かにその一部を垣間見ることができる。これによれば、1810年5月22日の保険証券は、Jean-Paul 号という小帆船に関するものであったようであるが、その保険期間約款は次の通り定めていた。^[2]

《Prenant les assureurs soussignés les risques de cette assurance du jour et heure que ladite tartane le <Jean-Paul> prendra charge.》

「下に署名する保険者は、上記小帆船 Jean-Paul 号が積荷を積載する日および時から本保険の危険を負担する。」

《Le risque sera terminé vingt-quatre heures après que ladite

tartane y (à Nice) aura été amarrée à bon sauvement.》

「危険は、上記小帆船がそこ（ニース）において安全に停泊した後24時間をもって終了する。」

この保険期間の始期に関する約款は、フランス海上保険史の観点からすれば、重要である。なぜならば、1681年の海事勅令（Ordonnance de la marine）の規定を踏襲した1807年のフランス商法典（Code de commerce）第328～341条は、契約当事者に期間変更の自由を認めながらも、危険は「船舶が帆を張った日から、目的港において投錨または結纜した日まで」（du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port de destination）負担されると規定していたが、1810年5月22日の保険証券によって、初めて保険期間の開始時期が「積荷を積載する日および時」に拡張されたからである。

一方、保険期間の終期に関する本保険証券のいわゆる「投錨後24時間」約款は、1783年の保険証券の規定を踏襲したものである。

(2) 1836年6月および1840年5月1日のパリの保険証券

1800年代初頭、フランス各地にはそれぞれ独自の多数の保険証券が存在していたが、パリにおいても同様に、保険者と同じ数だけ保険証券があるという具合であった。

しかし、1836年6月に、単一の保険証券が作成され、パリのすべての保険者によって採用されるに至った。なお、拙稿「フランス船舶海上保険概史」は、Lemonnier, 《Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires》(1843) によって、30条（29条ではない）の条文をもった1840年5月1日のパリの保険証券が恰もフランスにおける最初の本格的な保険証券であるかの如く記したが、これは誤りであった。フランス近代海上保険証券の濫觴は、むしろこの1836年証券とすべきであろうか。⁽³⁾ この1836

年6月の保険証券と1840年5月1日の保険証券とは、もちろんそのほとんどの約款に変わりはないが、第3, 4, 6, 10, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 21および22条の内容が相互に若干異なり、更に1836年証券第29条および31条に相当する約款が1840年証券では削除されている。従って、1836年証券の第30条が1840年証券の第29条となって終っている。

次に1836年証券の全文および1840年5月1日証券の1836年証券と異なる約款を示そう（第20条免責歩合約款中に列挙された物品名は、1836年証券と1840年証券とでは若干異なるが、ここでは省く）。

Police d'Assurance Maritime de la Place de Paris

N°	Somme	ass. f.
Courtier M.	prime	% f.
Navire	police	f.
Capitaine	police	<u>f.</u>
Voyage		<u><u>f.</u></u>

Conditions Générales

ART. 1^{er}.—Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de routes, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baratterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer.

ART. 2.—Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernemens quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et

généralement de tous accidens et fortunes de guerre.

ART. 3.—Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations, événemens quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baratterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayans-droits, lorsque le capitaine est de leur choix ; enfin ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

ART. 4.—Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts des risques de la Mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, du premier octobre au premier avril.

ART. 5. —Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par allèges ou gabarres, de terre à bord, et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tout transbordement au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou avarie.

ART. 6.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

ART. 7.—Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs, au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs,

il est payé une augmentation de prime d'un pour cent par mois sur corps, et de trois quarts pour cent sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

ART. 8.—En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, jusqu'à la fin du douzième mois. Dès-lors, les assureurs sont déchargés de tous risques, et ont droit aux deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

ART. 9.—Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles, ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

ART. 10.—Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs demi pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours et un quart pour cent pour ceux de cabotage.

ART. 11.—Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, l'assureur a la faculté d'annuler la police, en conservant un quart pour cent à titre de droit de ristourne.

ART. 12.—En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être

fait si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

ART. 13.—Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés, et à leur conservation.

ART. 14.—Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.

La portion de ces avaries, incombant au fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

ART. 15.—Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour cent de la valeur assurée.

ART. 16.—En cas d'assurances à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencé immédiatement.

ART. 17.—En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu et dont le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

ART. 18.—Il n'est admis, dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs, supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant cette réduction n'est

jamais faite sur les ancrés, et elle n'est que de quinze pour cent sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancrés, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancrés, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

ART. 19.—Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour répara-tions et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquens leur demeurent étrangers.

ART. 20.—Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille ; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de quinze pour cent de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

3 pour % sur	5 pour % sur	10 pour % sur	15 pour % sur
Alun, Beurre, Bois, Cire, etc.	Alizari, Cornes, Curcuma, Sellerie, etc.	Amidon, Anis, Grains, Soude, etc.	Cacao en vrac, Nitrates, Paille et foin, Tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non signés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

La franchise de dix pour cent déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pour cent pour le long cours.

ART. 21.—Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

ART. 22.—Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements : il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle et exempte de toute solidarité quelconque.

ART. 23.—Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé, et où le règlement a été opéré.

ART. 24.—Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 25.—En cas de paiement de pertes ou d'avaries avant l'échéance du billet de prime, les assureurs peuvent déduire, de l'indemnité due par eux, le montant de ce billet, qui doit alors être admis comme comptant.

ART. 26.—En cas de non paiement de la prime, constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

ART. 27.—Il est convenu que le capitaine peut être reçu, ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est

orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

ART. 28.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

ART. 29.—Toutes contestations sont jugées à la majorité par un tribunal arbitral composé de trois membres, nommés par les parties. S'il y a désaccord pour la nomination du troisième arbitre, il est désigné par les deux autres arbitres.

ART. 30.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

ART. 31.—Tous avis, communications, détails de chargements et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, aux représentants des assureurs, par l'entremise desquels les réponses sont données.

Par l'entremise de M. _____ courtier royal d'assurances près la bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime

payable dans Paris

Le soussigné assure à
agissant pour compte de
la

1836年6月の保険証券

《ART. 3.—Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations, événemens quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baratterie de patron ayant

1840年5月1日の保険証券

《ART. 3.—Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations et événemens quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baratterie de patron à

le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayans-droits, lorsque le capitaine est de leur choix; enfin ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.》

〔第3条—保険者は、以下の危険から生じるすべての損傷および滅失について、その責に任じない。保険の目的の固有の瑕疵。捕獲、没収および密輸または禁止商業もしくは秘密商業から生じる事故。船長が船主、船舶所有者またはその権利所有者によって選定された場合には、彼らに対する詐欺の性質を有する船長の悪行。更に、保険者は、検疫、籠港および荷卸し期間のすべての費用について、その責に任じない。〕

《ART. 4.—Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts des risques de la Mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, du premier octobre au premier avril.》

〔第4条—期間保険においては、保険者は、10月1日から4月1日までの間、黒海、バルチック海およびダンケルク以北の海の危険について、その責に任じない。〕

《ART. 6.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours

l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayans-droit; enfin de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage, et de jours de planche.》

〔第3条—保険者は、以下の危険から生じるすべての損傷および滅失について、その責に任じない。保険の目的の固有の瑕疵。捕獲、没収および密輸または禁止商業もしくは秘密商業から生じる事故。船主 船舶所有者またはその権利所有者に対する船長の悪行。更に、検疫、籠港および荷卸し期間のすべての費用。〕

《ART. 4.—Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal, en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord, au-delà de Dunkerque, du premier octobre au premier avril.》

〔第4条—期間保険においては、反対の約定がある場合を除いて、保険者は、四季を通じてセネガルの危険について、また10月1日から4月1日までの間黒海、バルチック海およびダンケルク以北の海の危険について、その責に任じない。〕

《ART. 6.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours

après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.》

〔第6条—船舶の危険は、船舶が積荷の船積みを開始した時、またはそれが無い場合には、船舶が解纜した時に開始し、船舶が目的港において投錨しまたは結纜して5日後に終了する。但し、荷卸し作業がそれ以前に終了したとき、またはこの5日が終了する以前に船舶が別の航海に対する積荷を船積みしたときは、この限りでない。〕

《ART. 10.—Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs demi pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et un quart pour cent pour ceux de cabotage.》

〔第10条—保険が不特定船舶についてなされる場合には、被保険者は、ホーン岬および喜望峰以遠への航海については6ヶ月の期間内に、それ以外の長期航海については4ヶ月以内に、大沿岸航海については2ヶ月以内に、また小沿岸航海に

après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.》

〔第6条—船舶の危険は、船舶が積荷の船積みを開始した時、またはそれが無い場合には、船舶が解纜した時に開始し、船舶が目的港において投錨しまたは結纜して5日後に終了する。但し、荷卸し作業がそれ以前に終了したとき、またはこの5日が終了する以前に船舶が別の航海に対する積荷を積載したときは、この限りでない。〕

《ART. 10.—Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des navires, au plus tard dans le délai de six mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours; dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs demi pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et un quart pour cent pour ceux de cabotage.》

〔第10条—保険が不特定船舶についてなされる場合には、被保険者は、ホーン岬および喜望峰以遠への航海については遅くとも6ヶ月の期間内に、それ以外の長期航海については4ヶ月以内に、大沿岸航海については2ヶ月以内に、また小沿

については1ヶ月以内に、船名を通知しなければならない。すべて期間は保険証券の日付けから起算される。これに反するときは、保険証券は完全に無効となり、長期航海については返還されるべき保険料の50パーセントが、また沿岸航海については25パーセントが、保険者に支払われる。]

《ART. 12.—En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.》

[第12条—いかなる場合においても、商法第375条および第394条に規定する場合を除き、積荷の委付は、すべての費用を除いて滅失または物的損傷が価額の4分の3に達しなければ、これをなすことができない。

船舶の委付は、行方不明、難破、船舶を航行不能にするような破壊を伴う座礁、またはその他すべての海上事故による航行不能の場合にのみ、これをなすことができる。]

岸航海については1ヶ月以内に、船名を通知しなければならない。すべて期間は保険証券の日付けから起算される。これに反するときは、保険証券は完全に無効となり、長期航海については返還されるべき保険料の50パーセントが、また沿岸航海については25パーセントが、保険者に支払われる。]

《ATR. 12.—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après un an, pour tous les voyages en-deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après deux ans, pour les voyages au-delà de ces caps, le tout à compter du jour auquel se rattachent les dernières nouvelles reçues.

Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent, et par l'article 394 du Code de commerce, et dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage, ne donne droit au délaissement des facultés.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles, ou dans celui d'innavigabilité absolue, produite par naufrage, échouement avec bris, ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative, produite par le défaut de fonds, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'au règlement en avaries.

Il est expressément dérogé aux

dispositions du Code de commerce (et notamment des articles 369 et 375), contraires à celles des trois paragraphes qui précèdent.》

〔第12条一行方不明のための委付は、ホーン岬および喜望峰より手前のすべての航海については1年後に、またこれら2つの岬以遠の航海については2年後に、これをなすことができる。すべて期間は、受取った最後の消息が知らされた日から起算される。〕

積荷の委付は、前項および商法第394条に定める場合、および、すべての費用を除いて滅失または物的損傷が価額の4分の3に達する場合にのみ、これをなすことができる。その他の場合は、航海中の売却の場合においても、積荷の委付権を生ぜしめない。

船舶の委付は、行方不明の場合、または難破、破壊を伴う座礁もしくはその他すべての海上事故によって生じる絶対的航行不能の場合にのみ、これをなすことができる。資金不足、支出すべき費用額またはその他の原因によって生じる相対的航行不能は、海損の精算を生ぜしめるにすぎない。

明らかに、前記3項の規定に反する商法の諸規定（および就中第369条および375条）は排除される。〕

《ART. 14.—Les avaries grosses se règlent indépendamment des avaries particulières, sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée pour les voyages de long cours, et de deux pour cent pour ceux de grand et de petit cabotage.》

La partie de ces avaries incombant

《ART. 14.—Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.》

La portion de ces avaries, incombant au fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur

corps.》

〔第14条—共同海損は保険価額の1パーセントを控除しててん補される。共同海損は単独海損とは無関係に、また何物をも累加せずに精算される。〕

この共同海損の運賃の負担となる部分は、これを船舶保険の負担とすることはできない。〕

《ART. 17.—En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu et dont le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.》

〔第17条—船舶の委付の場合には、災害が発生した航海であって、商法第386条に従って救助された運賃が船舶保険者に帰する航海以前に、乗組員に支払われるべきであった給料については、依然として船主がこれを負担する。〕

《ART. 18.—Il n'est admis, dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs, supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancrs, et elle n'est que de quinze pour cent

au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur cops.》

〔第14条—共同海損は何物をも累加せずに単独海損とは無関係に精算され、長期航海については保険価額の1パーセントを、また大沿岸航海および小沿岸航海については2パーセントを控除して、てん補される。〕

この共同海損の運賃の負担となる部分は、これを船舶保険の負担とすることはできない。〕

《ART. 17.—En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.》

〔第17条—船舶の委付の場合には、災害が発生した航海以前に、乗組員に支払われるべきであった給料については、依然として船主がこれを負担する。〕

《ART. 18.—Il n'est admis dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacements à la charge des assurances supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié au lieu des réparations. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures, main-d'œuvre. Cependant elle n'est jamais faite sur les ancrs, et n'est que de quinze pour cent sur les

sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

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 le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.)

〔第18条—船舶の単独海損の精算にあたっては、海上事故によって滅失または損傷を蒙った目的物の取替えのみが認められる。そして、保険者の負担となるすべての取替え、材料および工賃は、新旧交換差益を相殺するために、修繕地で証明されたその費用の3分の1の控除を受ける。但し、この控除は錨については行なわれず、また鉄製の錨鎖については15パーセントの控除が行なわれる。〕

共同海損について船舶保険者が支払うべき保険金の精算についても、同様の控除が適用される。

漁船の危険においては、保険者は、漁獲中および停泊中の付属の小型ボート、漁具、錨、錨鎖、綱索および属具のすべての滅失および海損についてその責に任じない。同様に、ブルボン島での種々の停泊においては、(船舶の保険については)単独海損であると共同海損であるとを問わず、錨、錨鎖、綱索および属具の滅

chaînes et câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, ne sont point à la charge des assureurs.

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 le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes, câbles, et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.)

〔第18条—船舶の単独海損の精算にあたっては、海上事故によって滅失または損傷を蒙った目的物の取替えのみが認められる。そして、保険によって負担されるすべての取替えは、修繕地で証明された費用の3分の1の控除を受ける。同様に、この控除は、すべての修繕、材料、工賃にも適用される。但し、この控除は、錨については行なわれず、鉄製の錨鎖および綱索については15パーセントだけ行なわれる。〕

共同海損について船舶保険者が支払うべき保険金の精算についても、同様の控除が適用される。

船舶修繕中の乗組員の食料および給料は、保険者これを負担しない。

(以下、1836年約款第3項と同じ。)

失は、保険者これを負担しない。]

《ART. 19.—Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquens leur demeurent étrangers.》

[第19条—航海中になされる修繕および異常な出費のために契約された冒険貸借の利息は、保険に含まれる最終目的地まで保険者これを負担する。上記の目的地において、その後の航海についてなされたすべての貸借は、保険者には無関係である。]

《ART. 21.—Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées, sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.》

[第21条—前条によって決定される免責歩合額は、物的海損についてのみこれを控除する。費用から成る単独海損または比例的分担から生じる単独海損は、保険金額の1パーセントを控除してこれをてん補する。これは物的単独海損とは別個に行なわれる。]

《ART. 22.—Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements : il ne peut jamais

《ART. 19.—Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination de ce voyage. Tous emprunts faits audit lieu leur demeurent étrangers.》

[第19条—航海中になされる修繕および異常な出費のために契約された冒険貸借の利息は、本航海の最終目的地まで保険者これを負担する。上記の目的地においてなされたすべての貸借は、保険者には無関係である。]

《ART. 21.—Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées, sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.》

[第21条—前条によって決定される免責歩合額は、物的海損の場合にのみこれを控除する。費用から成る単独海損または比例的分担から生じる単独海損は、保険金額の1パーセントを控除してこれをてん補する。これは物的単独海損とは別個に行なわれる。]

《ART. 22.—La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements : il ne peut jamais être

être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle et exempte de toute solidarité quelconque.》

〔第22条—各保険者の引受け金額がその責任の限度をなし、この限度を超えて支払う責に任ずることはない。〕

各保険者の負担は個人的なものであり、すべての連帯責任を免かれる。〕

《ART. 29.—Toutes contestations sont jugées à la majorité par un tribunal arbitral composé de trois membres, nommés par les parties. S'il y a désaccord pour la nomination du troisième arbitre, il est désigné par les deux autres arbitres.》

〔第29条—すべての争いは、当事者の指名する3名のメンバーから成る仲裁裁判による多数決で裁定される。〕

第三の仲裁人の指名について合意が得られないときは、第三の仲裁人は別の2名の仲裁人によって選定される。〕

《ART. 30.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et dernie par heure.》

〔第30条—本保険はこれを公然とかつ善意で実行するために、滅失したと否とを問わないという条件でなされ、当事者は1時間に6キロメートルの距離的推定を排除する。〕

《ART. 31.—Tous avis, communications, détails de chargements et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, aux représentants des assureurs, par

tenu de payer au-delà.》

〔第22条—各保険者の引受け金額がその責任の限度をなし、この限度を超えて支払う責に任ずることはない。〕

（第2項削除）

（1836年約款第29条に相当する約款削除。）

（第29条—1836年約款第30条と同じ。）

l'entremise desquels les réponses sont données.)

[第31条一すべての情報、通信、積荷の詳細および請求は、その者を通して解答が与えられる保険者の代表者に、必要な書類を添えて提出されなければならない。]

なお、Allaert は、その著《De l'assurance des risques de guerre》(1900)において、船舶保険証券が戦争危険を海上危険から分離し、明示の規定ある場合を除いて海上危険（海難）のみを担保するに至ったのは1840年以降のことであると述べているが、上記1836年証券第2条を見れば、既にこの時期に戦争危険は海難から分離されていたことが明らかである。

(3) 1840年1月1日のボルドーの保険証券

1840年1月1日以降、ボルドー（Bordeaux）では、前記1840年5月1日のパリの保険証券が制定される以前のパリの保険証券をほとんどそのまま利用していた。すなわち、ボルドーの1840年1月1日の保険証券は、1841年以降、1836年6月のパリの保険証券第29条を構成するいわゆる 仲裁約款（la clause compromissoire）を削除し、更に1836年6月のパリの保険証券第20条列举の物品名が僅かに異なり、更に同保険証券第31条に相当する第30条の約款の字句が少々異なる以外は、1836年6月のパリの保険証券と同旨同文である。

次にこの第30条を示そう。（左は1836年6月のパリの保険証券第31条である。）

《ART. 31.—Tous avis, communications, détails de chargements et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, aux représentants des assureurs, par l'entremise desquels les réponses sont données.》

《ART. 30.—Tous avis, communications, détails de chargements et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, à celui des assureurs qui sera délégué par les soussignés, le cas échéant.》

[第31条一すべての情報、通信、積荷の詳細および請求は、その者を通して解答が与えられる保険者の代表者に、必要な書類を添えて提出されなければならない。]

[第30条一もしもの場合には、すべての情報、通信、積荷の詳細および請求は、下に署名する者を代表する保険者の一人に、必要な書類を添えて提出されなければならない。]

(4) 1840年10月1日のマルセイユの保険証券

当時、マルセイユ (Marseille) では、この1840年10月1日の保険証券の他に、それよりもずっと年代の古い保険証券が使用されていた。Lemonnierによれば、1840年証券よりも「更にずっと古い」(beaucoup plus ancienne) ということであるから、⁽⁴⁾ その語感から推測すると、少なくとも10年や20年の古さではなく、恐らく1800年代の初めから同地において使用されていたのではあるまいか。

1800年代前半にこの古い保険証券も同地で併用されており、その内容も興味あるものであるので、1840年証券の後に、続けてこれを掲げておく。

RÉUNION DES NÉGOCIANS-ASSUREURS DE MARSEILLE

Le plein de la signature du gérant, par procuration des assureurs désignés ci-dessous, s'élève à 40,000 Fr.

Chaque assureur y est compris, proportionnellement et sans solidarité, pour la somme ci-après.

(ここに保険者名と各自の引受け金額が記されている。)

Indépendamment de la somme assurée par le gérant, chaque membre de la compagnie indique dans sa signature l'excédant de risque qu'il assure.

ART. 1^{er}.—Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, de

jet, feu, pillage, piraterie, et généralement de tous accidens et fortunes de mer, enfin, et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baraterie de patron*.

ART. 2.—Les assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre de puissance, de captures, confiscations et molestations quelconques de gouvernemens amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidens et fortunes de guerre.

Ils sont également exempts de tous événemens quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, du vice propre de la chose assurée et de tous frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planche.

ART. 3.—Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'allèges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

ART. 4.—En cas d'assurance à prime liée, ou avec faculté de faire plusieurs échelles, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, et provenant de leur vente, échange ou remplacement, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

ART. 5.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces trente jours.

ART. 6.—Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder, et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré.

ART. 7.—Si l'assurance est faite *in quovis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage: le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû à l'assureur, en indemnité, un cinquième de la prime, pour droit de ristourne.

ART. 8.—Dans les assurances sur argent à la grosse et sur les risques à terme, soit à temps limité, les assureurs seront francs de toutes avaries. Lorsque, par clause spéciale, les assureurs répondent des avaries sur les risques à terme, soit à temps limité, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit à l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

ART. 9.—Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme il suit: à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

ART. 10.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de un pour cent sur les monnaies ou matières d'or et d'argent, et de trois pour cent sur tous autres

objets.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour ; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

ART. 11.—Les assureurs ne paient que l'excédant de trois pour cent de la somme assurée sur les avaries particulières au corps.

Dans les réglemens d'avaries, les objets qui auront remplacé ceux perdus ou sacrifiés ne seront admis que sous la déduction de la différence de valeur du neuf au vieux, conformément aux usages de la place de Marseille ; néanmoins cette réduction sera toujours de quinze pour cent sur les chaînes-câbles en fer.

Dans les risques de pêche et dans quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts de pertes et dommages sur les ancres, chaînes-câbles, embarcations et ustensiles de pêche, pendant la pêche et le mouillage.

ART. 12.—Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches, dites *Tasajo*, natrons, plumes, tourteaux, liquides, glaces, verreries, porcelaines, et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsi que les sparteries, paille et foin chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garans du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux ; néanmoins, les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs, sous une retenue de vingt pour cent dans le cas prévu par l'article 13 ci-dessous.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	
Bois de teinture et autres.	Merceries. Orfèvreries et bi-	Cannelle. Cassia Lignea.	Gingembre en futaillage.

Beurre.	jouteries fines.	Cochenille en sacs.	Gommes en futaille ou caisses.
Brai et Goudron.	Passementeries.	Cacaos en futaille et balles.	Indigos.
Café en futailles.	Quinquina.	Cafés en sacs ou balles.	Laines lavées.
Cire.	Savons.	Colle en futailles ou caisses.	Noix de galle en futaille.
Cochenille en caisses, barils ou surons.	Soies et Soieries.	Cordages non goudronnés.	Piments en sacs.
Cordages goudronnés.	Soufre.	Cornes.	Peaux de cuirs tannés ou corroyés.
Cotons.	Suif.	Curcuma.	Poivre en vrac.
Draps et autres étoffes de laine.	Thé.	Epices de toute espèce en sacs ou balles.	Quercitron.
Épices de toute espèce en futailles.	Verdet en futailles.	Farine en barils.	Riz en futailles.
Métaux.	Vif-argent.	Garance en futaille.	Rocou.
	Tissus et marchandises sèches non désignées.		Sucres en futailles ou en caisses.
			Tabacs en futailles.

DIX POUR CENT SUR

15 p. CENT SUR

Alizaris.	Drogueries non désignées.	Potasse.	Amandes en futailles.
Amidons.		Perlasse.	Blés, Grains, Graines.
Alun.	Ecorce de chêne.	Riz en sacs.	Cacaos en vrac.
Bijouterie fausse.	Fleur de soufre.	Soude.	Carnasse.
Bois de réglisse.	Farine en sacs.	Sucre en sacs ou balles.	Cendres gravelées.
Biscuits en futailles.	Gommes en sacs ou en vrac.	Salpêtre.	Chardons.
Café en vrac.	Gingembre en sacs.	Sel de soude.	Gravures.
Chanvre et Lin.		Teintures.	Légumes.
Charbon de terre.	Laines en suint.	Toiles à voiles et d'emballage.	Livres.
Crins et Poils.	Noix de galle en sacs.	Toiles bleues, dites Guinées.	Poissons secs ou salés.
Cuir et Peaux en poil.	Papiers en caisses.	Verdet en sacs ou balles.	Paille, foin sous tillac.
Cendres de varech, ou de tabac.	Pelleteries.	Viandes salées.	Papiers en ball.
			Râpure de corne.
			Sumac.
			Sparteries sous tillac.
			Tabacs en sacs ou balles.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

Les franchises d'avaries déterminées ci-dessus ne se prélèvent

que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée.

ART. 13.—Lorsque, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'article 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avaries, l'assureur jouira des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'article ci-dessus.

ART. 14.—Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la série précédente, et en augmentera la valeur. Néanmoins toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié, chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries.

ART. 15.—Les sommes suscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements, et il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

ART. 16.—En cas de sinistre, ou perte des objets assurés, chaque assureur paiera à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de trois pour cent, la somme ou les sommes par lui assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre ou perte, ou après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés; avaries seront payées comptant après règlement.

ART. 17.—Tous avis, communications, détails de chargement, réclamations quelconques, doivent être adressées, avec les pièces nécessaires; au gérant de la Réunion, par l'entremise duquel les réponses des assureurs, quels qu'ils soient; seront données.

Toutes significations, notifications, citations, ou tous autres actes judiciaires seront faits en un seul acte pour tous les assureurs, à

la personne du gérant de la Réunion.

ART. 18.—Les assureurs ne faisant pas partie de la Réunion des Négocians-Assureurs qui souscriront une assurance sur la présente police, sont soumis à l'article ci-dessus, et déclarent, en outre, laisser le gérant de la Réunion entièrement chargé de faire établir les réglemens des pertes et avaries, de recouvrer, liquider, et répartir les sauvetages, le tout soit judiciairement, soit à l'amiable, s'obligeant et promettant de s'y conformer; le seul fait de leur signature sur la présente police les assimilant, quant à ce, en tout et pour tout, à un membre de la Réunion.

ART. 19.—Les primes seront payables en billets, ou comptant, sous escompte. Ces billets ne seront pas négociables; ils seront au profit et non à l'ordre de la Réunion des Négocians-Assureurs.

ART. 20.—Toute annulation de risque et tout ristourne excédant cinquante pour cent de la somme assurée, sera soumis à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée en faveur des assureurs. Ce droit sera perçu au moment de la restitution ou réduction du billet ou de la prime.

ART. 21.—En cas de perte ou avarie, les assureurs pourront donner en paiement les billets de prime échus ou non échus, dus par le porteur de la police; ces billets seront reçus pour comptant.

ART. 22.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

ART. 23.—La présente police est faite et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure.

Les assureurs déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

Aux conventions générales qui précèdent et à celles particulières ci-après convenues par l'entremise de M.....

Moyennant la prime de.....payable.....

Les assureurs soussignés assurent respectivement, et sans solidarité entre eux, pour les sommes désignées par chacun d'eux, et dans la proportion indiquée en tête de la présente police, pour celles assurées par le gérant de la RÉUNION, leur procureur fondé.....

A M^r.....

次に、1840年以前から同地で使用されている保険証券を示そう。

POLICE D'ASSURANCE—PLACE DE MARSEILLE

Au nom de Dieu

ART. 1^{er}.—Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets assurés par tempêtes, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage, ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, piraterie, arrêt par ordre de puissance connu sous le nom d'arrêt de prince, guerre, hostilités, représailles, et généralement par toutes autres fortunes de mer ; enfin, et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron.

ART. 2.—Les assureurs sont exempts de toutes pertes et dommages provenant du vice propre de la chose assurée, de captures, confiscations, et tous autres dommages provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.

ART. 3.—En cas de survenance de guerre, hostilités ou représailles pendant le cours du voyage assuré, il est dû aux assureurs une augmentation de prime, qui sera réglée par amis communs, et conformément à l'article 343 du Code de commerce.

ART. 4.—Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'allèges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

ART. 5.—En cas d'assurance à prime liée, ou avec faculté de faire plusieurs échelles, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, et provenant de leur vente, échange ou remplacement, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

ART. 6.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces trente jours.

ART. 7.—Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder, et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré.

ART. 8.—Si l'assurance est faite *in quovis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage : le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû à l'assureur, en

indemnité, un cinquième de la prime, pour droit de ristourne.

ART. 9.—Dans les assurances d'argent pris à la grosse et sur les risques à terme, soit à temps limité, les assureurs seront francs de toutes avaries. Lorsque, par clause spéciale, les assureurs répondent des avaries sur les risques à terme, soit à temps limité, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit à l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

ART. 10.—Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme il suit : à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

ART. 11.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de un pour cent sur les monnaies ou matières d'or et d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

ART. 12.—Les assureurs ne paient que l'excédant de trois pour cent sur les avaries particulières au corps du navire.

Dans les risques de pêche et dans quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts de pertes et dommages sur les ancres, câbles, embarcations et ustensiles de pêche, pendant la pêche et le mouillage.

ART. 13.—Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, sel, salaisons, viandes sèches dites *Tasajo*, natron, plumes, tour-

teaux, liquides en bouteilles, glaces, verreries, porcelaines et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsi que les sparteries, pailles et foins chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garans du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de vingt pour cent dans le cas prévu per l'article 14 ci-dessous.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

(以下の免責歩合額と品物を列挙している表は、免責歩合額15パーセントの覽に列挙されている Blés が10パーセントの覽に規定されている以外、1840年証券第12条第2項の表と全く同じである。)

En cas d'avaries particulières sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

ART. 14.—Lorsque, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement. l'assuré, profitant des dispositions de l'article 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avaries, l'assureur jouira des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'article ci-dessus.

ART. 15.—Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la série précédente, et en augmentera la valeur. Néanmoins toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié, chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé.

ART. 16.—Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements, et il ne peut jamais être tenu de payer au-

delà.

ART. 17.—En cas de sinistre, ou perte des objets assurés, chaque assureur paiera à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de trois pour cent, la somme ou les sommes par lui assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre ou perte, ou après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés ; les avaries seront payées comptant après règlement.

ART. 18.—Les primes seront payables après la cessation des risques, ou comptant sous escompte.

ART. 19.—Toute annulation de risque et tout ristourne excédant cinquante pour cent de la somme assurée, sera soumis à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée en faveur des assureurs. Ce droit sera perçu au moment de l'admission du ristourne par les assureurs.

ART. 20.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

ART. 21.—La présente police est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure.

Les assureurs déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

Aux conventions générales qui précèdent et à celles particulières ci-après convenues par l'entremise de M.....

Moyennant la prime de.....payable.....

Les assureurs soussignés assurent respectivement, et sans solidarité entre eux, pour les sommes désignées par chacun d'eux.

(5) 1844年6月15日のパリの保険証券

1844年6月15日のパリの保険証券が存在するが、その内容を知る手懸りは、前記 Louge の《L'assurance maritime et les risques terrestres》以外にない。同書の21頁は、次のような1844年のパリの保険証券の保険期間の開始時期に関する約款を載せている。

《Les risques courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises ou, à défaut, du moment où il a démarré.》

「危険は、船舶が積荷の船積みを開始した時、またはそれがない場合には、船舶が解纜した時に開始する。」

更に、同保険証券の第6条は次の通り定めていた。

《Les risques……cessent cinq jours après qu'il (le navire) a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été opéré plus tôt ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.》

「危険は、……船舶が目的港において投錨または結纜して5日後に終了する。但し、荷卸し作業がそれ以前に行なわれたとき、またはこの5日が終了する以前に船舶が別の航海に対する積荷を積載したときは、この限りでない。」

1866年3月24日のマルセイユの保険証券の第5条も保険期間の終期について上記の約款と同旨の規定を設けている。但し、船舶の目的港到達後の期間がここでは15日と規定されている。⁶⁾

(6) 1800年代初頭のバイヨンヌの保険証券

1800年代初頭、バイヨンヌ (Bayonne) では主として二つの様式の保険証券

が利用されていた。その一つは la Compagnie Commerciale d'Assurances Maritimes が使用していたものであり、もう一つは la Sauvegarde および le Lloyd Bayonnais の二つの保険会社が使用していたものである。前者は多くの点で、前掲のパリやボルドーの保険証券と異なるが、後者は比較的それらに近い様式・内容をもっている。⁶⁾

両保険証券を、以下に併記して紹介しよう。

Compagnie Commerciale d'Assurances Maritimes de Bayonne
の保険証券

N°	DATE
NAVIRE	SOMME ASSURÉE.....FR.
CAPITAINE	PRIME A P. %.....
VOYAGE	POLICE ET TIMBRE.....1 60
OBJETS ASSURÉS	TOTAL.....FR. _____

ART. 1^{er}.—Nous, assureurs soussignés, déclarons prendre à nos risques toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets par nous assurés, soit sur corps, soit sur facultés placées sous le franc tillac, lorsque ces pertes ou dommages proviendront de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, jet, feu, piraterie, baraterie de patron, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, et généralement de toutes autres fortunes de mer.

ART. 2.—Ne sont pas à notre charge: 1° les risques de guerre, capture, représailles, hostilités, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus ou non reconnus; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin, ou soufferts à leur occasion; 4° la baraterie de patron, seulement à

l'égard des propriétaires de navires ou de leurs ayants-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations des navires, et tous frais quelconques de quarantaine et d'hivernage ; 6° et enfin les pertes, jets ou dommages soufferts par les marchandises placées sur le pont, soit par l'assuré ou de son consentement, soit par le seul fait du capitaine.

ART. 3.—Les risques de quarantaine ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse.

ART. 4.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile ; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent cinq jours après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il est amarré ou ancré à bon sauvement.

ART. 5.—Les risques sur marchandises ou facultés commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurances en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots, ou autres alléges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Les risques de quarantaine n'étant à notre charge, comme il est stipulé à l'article 3, qu'autant qu'il y a convention expresse, à défaut de cette convention, les risques couverts par la présente police sont terminés du moment où le navire a été déclaré en quarantaine.

ART. 6.—Nous ne paierons que l'excédant de 3 p. % pour les avaries sur corps de navires. Ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le cours du voyage assuré ; et le coût

justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, subira un tiers de rabais pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). La retenue sur les chaînes en fer sera d'un sixième dans tous les cas.

Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquens leur demeurent étrangers.

ART. 7.—Dans les risques de pêche, nous sommes exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à notre charge.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de 3 p. % pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de 5 p. % pour celles à la côte, et de 10 p. % pour celles arrivant pendant le mouillage sur le Grand-Banc.

ART. 8.—En cas d'avaries particulières sur marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	
Alun.	Farines en barils	Alizari.	Garance en futailles.
Beurre en barils.	Indigos.	Bijouterie fausse.	Gingembre en futailles.
Bœuf et lard salés, en barils.	Laines lavées.	Cacaos en sacs ou balles.	Gomme en futailles.
Brai et goudron.	Métaux.	Cafés en sacs ou balles.	Quercitron.
Cacaos en futailles.	Mercerie.	Charbon de terre.	Quinquina.
Cafés en futailles.	Orfèvrerie.	Colle en futailles	
Cannelles en futai-	Bijouterie fine.		
	Passementerie.		

lles.	Rubans.	ou en caisses.	Riz en futailles.
Clous de girofle en futailles.	Savons.	Cordages non goudronnés.	Rocou en futailles.
Cire.	Soies.	Cornes.	Sucres en futailles ou en caisses.
Cochenille.	Soieries.	Coton filé.	Sellerie.
Cordages goudronnés.	Soufre.	Curcuma.	Tabac en futailles.
Coton brut.	Suif.	Épicerie non désignée, en futailles.	Verdet en futailles ou en caisses.
Draps, Étoffes de laine.	Toileries, Tissus de lin et de coton.		
	Thé.		
	Vif-argent.		
DIX POUR CENT SUR			15 p. CENT SUR
Amandes en futailles.	Fleur de soufre.	Poivre et Pimens en sacs.	Bimbeloterie.
Amidon.	Gingembre en sacs.	Potasse, Perlasse, Vedasse.	Cacaos en vrac.
Anis.	Gomme en sacs.	Riz en sacs.	Graines id.
Café en vrac.	Grains en sacs.	Sel de soude.	Gomme id.
Cendres de varech ou de tabac.	Graines en barils ou en sacs.	Soude.	Légumes secs en vrac.
Chanvre et lin.	Gravures et lithographies, en caisses.	Sucre en sacs ou balles.	Gravures et lithographies en balles.
Couperose.	Laines de cachemire.	Sumac.	Nitrate.
Crins et poils.	Légumes secs en sacs.	Suc de réglisse.	Paille et Foin.
Cuir et peaux.	Liège et bouchons.	Salsepareille.	Papier et librairie, en balles.
Biscuit en futailles.	Noix de galle.	Tabac en sacs ou balles.	Poivre et Pimens en vrac.
Bois de réglisse.	Papier et librairie en caisses.	Teintures non désignées.	Sucre en pain, en vrac et en boucauts.
Écorce de chêne.	Pelleteries.	Toiles bleues (<i>Guinées</i>).	Tourteaux.
Épicerie non désignée, en sacs ou balles.	Poissons secs et salés.	Viandes salées en sacs.	Salpêtre.
Farines en sacs.		Toiles d'emballage.	

La quotité de franchise sur les objets qui précèdent est fixée à 5 p. %

ART. 9.—Sont francs d'avarie particulière, hors le cas d'abordage ou

d'échouement, les fruits verts et secs, les graines en vrac, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille. Nous en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera alors de 15 p. %. Nous sommes exempts du coulage des liquides en fûts, hors le cas d'abordage ou d'échouement. Dans l'un ou l'autre de ces cas, nous ne paierons que le coulage extraordinaire, le coulage ordinaire étant fixé dès à présent à 5 p. % pour les voyages de grand et de petit cabotage, à 10 p. % pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et à 15 p. % pour les voyages au-delà desdits caps.

ART. 10.—Les franchises déterminées par les articles précédents ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais étrangers à la nature de la marchandise, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des autres avaries particulières considérées comme avaries matérielles.

ART. 11.—Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur sur la place de Bayonne; chaque série forme un capital distinct et séparé.

ART. 12.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, soit sur corps, soit sur marchandises, nous ne vous paierons que l'excédant de 3 p. %.

La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assureur sur corps.

Les réductions stipulées dans l'article 6, relatives aux avaries particulières aux navires, sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

ART. 13.—Les avaries grosses ou communes et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et

de retour ; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries ; de plus, on considérera comme un voyage chaque escale, avec mutation de la totalité ou majeure partie des facultés.

ART. 14.—Les franchises stipulées aux articles 6, 7, 8, 9 et 12, seront toujours calculées sur le montant des sommes assurées.

ART. 15.—Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être rendu au port de sa destination, les avaries souffertes par le navire ou autres objets assurés, pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront, dans aucun cas, être tenus de rien payer au-delà de la somme assurée.

ART. 16.—Dans les assurances à terme, nous sommes exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, depuis le 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril inclusivement.

ART. 17.—Si l'assurance est faite sur navire à désigner ou indéterminé, l'assuré est tenu de nous faire connaître le nom du navire, au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, et dans deux mois pour ceux de grand et de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police, faute de quoi la police est nulle de plein droit ; et il nous est payé 1 p. % de droit de ristourne pour les voyages de long cours, 1/2 p. % pour ceux de grand et de petit cabotage.

ART. 18.—Dans tout autre cas que celui stipulé dans l'article précédent, donnant lieu au résiliation ou à l'annulation de la totalité ou d'une partie de la police, il nous est payé un droit de ristourne de 1/2 p. %.

ART. 19.—Dans le cas d'assurance en prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port où ils doivent commencer leurs opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de $\frac{3}{4}$ p. % par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Passé cette époque, nous, assureurs, sommes déchargés de tout risque, et avons droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, et, de plus, à l'augmentation de prime résultant de la prolongation de séjour.

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

ART. 20.—A défaut de nouvelles du navire, le délaissement ne pourra être fait que dans les délais fixés par la loi.

Le délaissement ne pourra autrement être fait, savoir :

Pour le corps du navire que dans le cas de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou dans celui d'innavigabilité par toute autre fortune de mer survenue pendant le voyage assuré par la présente police. Nous ne répondrons pas de l'innavigabilité pour cause de vétusté.

Et, pour le chargement, que dans le seul cas de perte ou de détérioration des objets assurés, si la détérioration ou la perte excède les trois quarts de leur valeur, quand même le navire aurait fait naufrage ou aurait échoué avec bris. Les frais pour opérer le sauvetage et la bonification ne pourront être ajoutés à la perte ou à la détérioration pour donner droit au délaissement. Ces frais n'en seront pas moins toujours considérés comme avaries.

ART. 21.—Soit qu'il y ait eu lieu ou non au délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au

sauvetage et à la conservation des objets assurés.

ART. 22.—En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

ART. 23.—Les indemnités pour sinistres et avaries grosses ou particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, en quelque endroit que le sinistre ait eu lieu, ou que le règlement en ait été opéré, et quel qu'ait été le lieu de déchargement.

ART. 24.—Toutes les pertes à notre charge sont payées comptant, sous escompte de un pour cent, sur la demande de l'assuré, appuyée de pièces justificatives.

ART. 25.—La présente assurance est consentie moyennant la prime fixée ci-après, payable quinze jours après la signature de la présente police.

ART. 26.—Toutes contestations entre les assureurs et les assurés, pour l'exécution des conditions de la présente police, seront jugées par trois arbitres amiablement nommés à Bayonne par les assureurs et l'assuré; et faute par eux d'en convenir, par M. le président du tribunal de commerce de Bayonne.

Les assureurs et l'assuré, M. le président du tribunal de commerce, si l'on a recours à lui, et les arbitres, seront dispensés de suivre les formes et les délais de la procédure.

ART. 27.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie à l'heure.

Nous soussignés assureurs, aux conditions générales qui précèdent, aux conditions ou clauses particulières qui suivent, et, moyennant la prime de.....à M.....

La Sauvegarde 海上保険会社の保険証券

COURTIER, M.	SOMME ASSURÉE.....FR.	
NAVIRE	PRIME A	P. %.....
CAPITAINE	POLICE.....	<u>1 60</u>
VOYAGE		<u>FR.</u>
		40

ART. 1^{er}.—Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de routes, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baraterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer.

ART. 2.—Ne sont à la charge des assureurs : 1° les risques de guerre, capture, représailles, hostilités, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin, ou soufferts à leur occasion ; 4° la baraterie de patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations des navires, et tous frais quelconques de quarantaine.

ART. 3.—Dans les assurances à terme, nous sommes exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, depuis le 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril.

ART. 4.—Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par allèges et gabarres, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières

de chargement et de déchargement, sont toujours à la charge de la Compagnie.

En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie.

ART. 5.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

ART. 6.—Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs, au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime d'un pour cent par mois sur corps, et de trois quarts pour cent sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

ART. 7.—En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, jusqu'à la fin du douzième mois. Dès-lors, les assureurs sont déchargés de tous risques, et ont droit aux deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

ART. 8.—Dans tout les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

ART. 9.—Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police : faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé à la Compagnie 1/2 p. % de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et 1/4 p. % pour ceux de cabotage.

ART. 10.—Si l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois à dater de la souscription du risque, la compagnie a la faculté d'annuler la police, en conservant un demi pour cent à titre de droit de ristourne.

ART. 11.—A défaut de nouvelles du navire, le délaissement ne pourra être fait que dans les délais fixés par la loi.

Le délaissement ne pourra autrement être fait, savoir :

Pour le corps du navire que dans le cas de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou dans celui d'innavigabilité par toute autre fortune de mer survenue pendant le voyage assuré par la présente police. Nous ne répondrons pas de l'innavigabilité pour cause de vétusté.

Et, pour le chargement, que dans le seul cas de perte ou de détérioration des objets assurés, si la détérioration ou la perte excède les trois quarts de leur valeur, quand même le navire aurait fait naufrage ou aurait échoué avec bris. Les frais faits pour opérer le sauvetage et la bonification ne pourront être ajoutés à la perte ou à la détérioration pour donner droit au délaissement. Ces frais n'en seront pas moins toujours considérés comme avaries.

ART. 12.—Soit qu'il y ait eu lieu ou non au délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage et à la conservation des objets assurés.

ART. 13.—Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue de 2 p. % de la valeur assurée. Elles se règlent indépendamment des

avaries particulières, et sans aucune cumulation. La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

ART. 14.—Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, appareils et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour cent de la valeur assurée.

ART. 15.—En cas d'assurances à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencé immédiatement.

ART. 16.—En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont le fret sauvé revient à la compagnie sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

ART. 17.—Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacements, fournitures et mains-d'œuvre à la charge des assurances supportent une réduction d'un tiers sur coût justifié au lieu des réparations pour compenser la différence du vieux au neuf.

Cependant elle n'est jamais faite sur les ancrés, et n'est que de quinze pour cent sur les chaînes et câbles en fer.

Les réductions stipulées dans l'article 6, relatives aux avaries particulières aux navires, sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

ART. 18.—Sont francs d'avaries particulières, les fruits verts et secs, fromages, laines en suint, sel, plumes, liquides en bouteilles, glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille. Cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 p. % de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, la Compagnie ne paie que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	
Beurre.	Merceries.	Bijouterie fausse.	Garance en futailles.
Brai et goudron.	Orfèvrerie et Bijouterie fines.	Café en sacs ou en balles.	Gingembre en futailles.
Cacao en futailles.	Passenterie.	Colle en futailles ou en caisses.	Gomme en futailles.
Café en futailles.	Pierres précieuses.	Cornes.	Riz en futailles.
Cassia lignea.	Quinquina.	Cordages non goudronnés.	Safran en caisses.
Charbon de terre.	Rubans.	Coton filé.	Sellerie.
Cire.	Savon.	Curcuma.	Sucre en futailles ou en caisses.
Cochenille.	Soie et Soieries.	Épices en sacs.	Tabac en futailles.
Cordages goudronnés.	Soufre.	Farine en barils.	
Coton brut.	Suif.		
Draps et Étoffes de laine.	Thé.		
Épices en futailles.	Toileries, Tissus de lin et de coton.		
Espèces monnayées.	Verdet.		
Indigo.	Viandes en futailles.		
Laine lavées.	Vif-argent.		
Metaux.			
DIX POUR CENT SUR		QUINZE POUR CENT SUR	
Amandes en futailles.	Noix de galle.	Cacao en vrac.	Paille et Foin.
Amidon.	Papier et Librairie en caisses.	Gomme en vrac.	Papier et Librairie en balles.
Anis.	Pelleteries.	Grains en vrac.	Sucre en pain.
Biscuits en futailles.	Poissons secs et salés.	Graines en vrac.	Salpêtre.
Boyaux.	Poivre et Piment en vrac.	Houblon.	Tourteaux.
Cacao en sacs ou en balles.	Potasse, Perlasse et Védasse.	Légumes secs.	
Café en vrac.	Réglisse (bois).	Nitrates.	
Chanvre et Lin.	Réglisse (suc).		
Crins et Poils.			

Cuir et Peaux.	Riz en sacs.		
Drogueries non désignées.	Safranum en balles.		
Écorces de chêne.	Salsepareille.		
Farine en sacs.	Sel de soude.		
Fleur de soufre.	Soude.		
Garance en sacs.	Sucre en sacs ou en balles.		
Gingembre en sacs.	Sumac.		
Gomme en sacs.	Tabac en sacs ou en balles.		
Grains en barils ou en sacs.	Teintures.		
Graines en barils ou en sacs.	Toiles bleues, dites Guinées.		
Gravures, Lithographies en caisses.	Toiles d'emballage.		
Laines cachemire.	Viandes salées en sacs.		
Légumes secs en sacs.			
Liège et Bouchons.			
Liquides en futailles.			

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède sura fixée suivant condition particulière.

La franchise de 10 p. %, déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 5 % pour le grand ou le petit cabotage, et à 10 % pour le long cours.

ART. 19.—Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées, sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

ART. 20.—Les objets assurés sont divisés en séries, ainsi qu'il sera

arrêté par condition particulière; chaque série forme un capital distinct et séparé.

ART. 21.—Dans les risques de pêche, nous sommes exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à notre charge.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de 3 p. % pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de 5 p. % pour celles à la côte, et de 10 p. % pour celles arrivant pendant le mouillage sur le Grand-Banc.

ART. 22.—Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquens leur demeurent étrangers.

ART. 23.—Les sommes souscrites par la compagnie sont la limite de ses engagements; elle ne peut jamais être tenue de payer au-delà.

ART. 24.—Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé, et où le règlement a été opéré.

ART. 25.—Toutes pertes et avaries à la charge de la compagnie sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police.

La prime dont le taux est fixé ci-après sera exigible quinze jours après la signature de la présente police.

ART. 26.—Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu,

ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

ART. 27.—La compagnie et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

ART. 28.—Toutes contestations entre les assureurs et les assurés, pour l'exécution des conditions de la présente police, seront jugées par trois arbitres amiablement nommés à Bayonne par les assureurs et l'assuré; et faute par eux d'en convenir, par M. le président du tribunal de commerce de Bayonne.

Les assureurs et l'assuré, M. le président du tribunal de commerce, si l'on a recours à lui, et les arbitres, seront dispensés de suivre les formes et les délais de la procédure.

ART. 29.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie à l'heure.

ART. 30.—Tous avis, communications, détails de chargemens et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, à la direction de la Sauvegarde.

Nous soussignés assurons, aux conditions générales qui précèdent, aux conditions ou clauses particulières qui suivent, et, moyennant la prime de.....à M.....

(7) 1800年代初頭のダンケルクの保険証券⁽⁷⁾

ダンケルク (Dunkerque) の L'Union du Nord 海上保険会社の保険証券を以下に紹介する。

同保険証券では、既に各約款の冒頭に見出しがつけられていることに気がつく。

L'Union du Nord 海上保険会社の保険証券

ASSURÉ M.	SOMME ASSURÉE FR.	
COURTIER M.		}
NAVIRE	PRIME	P. %
CAPITAINE	POLICE	=====
PAVILLON		
VOYAGE DE		_____

ART. 1^{er}.—Risques couverts par les Assureurs.—Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau; jet, feu, pillage, tous arrêts, captures et molestations de pirates ou de sujets de puissances barbaresques, baraterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer.

Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs dans le port de Dunkerque, ou dans les bassins du Havre.

Mais si le navire se rend directement des colonies à Tatihou, pour y faire sa quarantaine, il est dû aux assureurs une surprime d'un pour cent, et si, après l'arrivée du navire à sa destination, ou près de sa destination, il est forcé de se rendre à Tatihou, en rade, en pleine mer, dans un port quelconque de l'Ouest, jusqu'à Cherbourg inclusivement, ou de la mer du Nord, jusques et y compris Flessingue, de même que si le capitaine dudit bâtiment s'y rend de son propre mouvement, ou d'après ses instructions, la prime est augmentée de deux pour cent.

Les quarantaines non prévues par les deux paragraphes qui précèdent, ont droit à une surprime qui est fixée par arbitres.

ART. 2.—Risques non à la charge des assureurs.—Les assureurs sont exempts des risques de guerre, capture, hostilités, représailles et arrêts approuvés ou ordonnés par ou contre la puissance sous le pavillon de laquelle sont les objets assurés par la présente, de la

part de tous princes, de gouvernemens quelconques, reconnus ou non reconnus, ainsi que de tous événemens et confiscations quelconques, provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires du navire ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine est de leur choix.

Dans les assurances à temps, les assureurs sont exempts des risques de pêche, des voyages à destination de la mer Blanche, de la mer Glaciale, de la mer Noire, de la mer de Marmara, de l'Archipel, du Sénégal, des îles Maurice et Bourbon, du golfe du Mexique, des mers Antilles pendant l'hivernage (15 juillet au 15 octobre) ; ils sont aussi exempts des voyages de la Baltique, du canal de Bristol et des mers du Nord, au-delà d'Ostende et de Londres, du 1^{er} octobre au 31 mars inclusivement.

Dans les assurances en prime liée, les assureurs sont exempts des risques pendant l'hivernage, pour le séjour en rade de Saint-Pierre (Martinique) ou du Moule (île Gualoupe), accordant au capitaine de relever dans la même île, soit pour le Fort-Royal, soit pour la Pointe-à-Pître, sans surprime.

Les assureurs sont exempts des avaries provenant du vice propre de la chose assurée, ce qui est reconnu par les experts nommés à l'effet de constater le dommage.

ART. 3.—Étendue et durée des risques.—Les risques sur marchandises et sur espèces courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination ; les risques de transport par allèges, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports et rades de chargement ou de déchargement, sont à la charge des assureurs.

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises ou qu'il a son lest à bord, et cessent vingt-quatre heures après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination.

ART. 4.—Cas où le délaissement est admissible.—Devoirs de l'assuré.
—Le délaissement ne peut avoir lieu, savoir : pour le corps du navire, que dans le cas de naufrage, d'échouement avec bris, qui le rendrait innavigable, ou dans le cas d'innavigabilité par toute autre fortune de mer, sauf l'innavigabilité causée par vétusté ; pour les marchandises, que dans le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, si la perte ou la détérioration matérielle s'élève aux trois quarts de la valeur, par dérogation expresse aux articles 369 et 394 du Code de commerce.

Les frais faits pour opérer le sauvetage ou la bonification ne peuvent jamais être ajoutés à la perte ou à la détérioration pour donner droit au délaissement.

Il peut, en outre, avoir lieu, s'il n'y a aucune nouvelle du navire dans les délais fixés par l'article 375 du Code de commerce.

Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller ou de faire veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

ART. 5.—Avaries grosses.—Les avaries grosses ou communes se remboursent sous la retenue de 3 p. % de la valeur assurée.

Dans les réglemens d'avarie sur corps, les assureurs sont exempts de la part d'avaries grosses, incombant au fret.

ART. 6.—Avaries au navire.—Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et armement, se remboursent sous la déduction de 3 p. % de la valeur assurée.

En contractant l'assurance sur corps, quille, agrès et apparaux, ou sur armement d'un navire construit en bois de sapin, la déclaration doit en être faite ; faute de quoi, il n'est remboursé que la moitié du dommage qui y arriverait.

En cas d'assurance à prime liée ou à temps limité sur corps, quille, agrès et apparaux, ou sur armement, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit en l'article 3, et le voyage subséquent est

censé commencer immédiatement.

En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement à l'embarquement des marchandises qui composent la cargaison au moment du sinistre, et dont le fret, si elles sont sauvées, revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

Il n'est admis, dans les réglemens d'avaries particulières sur corps ou sur armement, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer ; et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs, supportent une réduction d'un tiers, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant cette réduction n'est point applicable aux ancres, et elle n'est que de 15 p. % sur les chaînes-câbles.

La même réduction a lieu dans les réglemens d'avaries grosses, l'assurance portant, soit sur le corps, soit sur armement, soit sur marchandise.

Ne sont jamais compris comme avaries particulières les frais d'hivernage et de quarantaine.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les pirogues baleinières, les ustensiles de pêche, les ancres, les câbles, les chaînes-câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage sur les lieux.

ART. 7.—Règlement des avaries.—Mode de répartition.—Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller et de retour : elles sont réglées séparément.

Les avaries particulières qui ne se composent que de frais étrangers à la nature des marchandises, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée ; et cela, indépendamment des autres avaries particulières, considérées comme avaries matérielles.

ART. 8.—Avaries particulières aux marchandises.—En cas d'avaries

particulières matérielles sur marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		
Beurre.	Noix de galle.	Avalanèdes.	Gomme en futail-	
Bois de teinture ou de construction.	Noix muscade.	Bijouterie et or-	les.	
Brai.—Café en futaille.	Piment en futailles.	févrierie.	Goudron.	
Cassia-lignea.	Poivre en futailles.	Bois d'ébénisterie.	Indigo.	
Cire.—Cordages.	Savon.—Suif.	Cacao en futailles.	Joncs et Rotins.	
Cornes.—Coton.	Thé.	Café en sacs ou en balles.	Laine lavée.	
Drap et étoffes de laine.	Toileries et autres étoffes de lin ou de coton.	Cannelle.	Minéraux.	
Écaille.	Vif-argent.	Clous de girofle.	Passementerie.	
Espèces monnayées.		Coal-tar.	Pierres ponce.	
Fil de coton ou de laine.		Cochenille en barriques ou en surons.	Pierres précieuses.	
Macis.—Manganés.		Couleurs broyées à l'huile, en barils.	Piment en balles.	
Métaux.		Curcuma.	Poivre en balles.	
		Effets (neufs) confection, nés, en tissus de lin, de laine, de soie ou de coton.	Quercitron.	
		Garance.	Quinquina.	
		Gingembre en futailles.	Résines en futailles ou en caisses.	
			Rhubarbe.	
			Riz en futailles.	
			Rocou.	
			Soie.—Soufre en canons.	
			Sucre en futailles ou en caisses.	
			Verdet.	
DIX POUR CENT SUR		QUINZE POUR CENT SUR		
Amandes en coques, en futailles.	Drogueries non mentionnées dans le présent tableau.	Poivre en grenier.	Amandes en coques, en balles.	Mercerie.
Amidon.—Anis.	Écorces de chêne.	Potasse, Perlasse et Védasse.	Alcalis.—Blé.	Nitrate de soude ou de potasse.
Alizari.—Alun.	Farine en barils.	Produits de pêche.	Cacao en grenier.	Papier.
Bijouterie fausse.		Riz en sacs.	Chicorée et	Plumes à écrire

Bouchons.	Gingembre en sacs.	Safran.	Moka.	Pois.
Biscuit en futailles.	Gomme en sacs ou en vrac.	Salsepareille.	Corinthes en futailles.	Rubans.
Cacao en sacs.	Liège en planches.	Soies de porc.	Essence de té-rébenthine en futailles.	Salpêtre.
Café en grenier.	Lin emballé.	Soude.	Suc et bois de réglisse.	Sel de soude.
Cendres de varech ou de tabac.	Mélasse et sirops en futailles.	Soufre en grenier ou en poudre.	Suc en sacs ou balles.	Sulfate de soude.
Chapellerie.	Miel.	Sumac.	Étoffes de soie.	Tabac en balles.
Chanvre.	Objets plaqués en or ou argent.	Tapis.-Tartre.	Étoupes.	
Charbon.	Orseille.	Tabac en futailles.	Farine en sacs.	
Chaussures.	Pois de toute espèce.	Teintures et Couleurs.	Fourrures et Pelleteries.	
Cochenille en sacs.	Poissons secs ou salés.	Tourteaux.	Ganterie.	
Colle.	Piment en grenier.	Viandes salées ou fumées.	Grains.	
Couperose.			Graines et Grenailles.	
Crème de tartre.—Crins.			Haricots.	
Cuir secs et peaux.			Houblon.	
			Légumes secs.	
			Livres et autres articles de librairie.	

ART. 9.—Avaries particulières sur liquides en futailles.—Les avaries particulières matérielles sur liquides en futailles ou autres marchandises en futailles qui sont sujettes au coulage, sont remboursées sous la retenue de 10 p. % de la valeur assurée, et sans aucun égard au coulage de route.

ART. 10.—Objets francs d'avaries particulières.—Sont francs d'avaries particulières matérielles : les sels, les fromages, les fruits verts et secs, ainsi que ceux en coques, les laines en suint, les tableaux, les gravures, les lithographies, les meubles, les effets à usage, les objets de ménage, les pâtes, les coquillages, les huîtres, les amandes cassées, les écorces ou pelures d'oranges et autres, les légumes verts, les oignons, la paille, le foin, les animaux en vie, les objets d'histoire naturelle et de curiosité, les instrumens de musique,

d'astronomie, de physique ou de mathématiques, les résines, les sirops, les essences et les eaux de senteur, les confitures et conserves, la marqueterie, l'ébénisterie, la bimbeloterie, l'horlogerie, les parfumeries, la quincaillerie, les objets en zinc, tôle, ferblanc ou cuivre vernis, ainsi que les objets d'industrie et de fantaisie, les glaces, les objets de verrerie, les liquides en bouteilles, cruchons ou estagnons, les porcelaines, les faïences, les objets en terre cuite, les plumes autres que celles à écrire, les duvets, les ardoises, le marbre, les pierres, les matériaux de construction, les pipes, les os et les os carbonisés, la poudre végétative, le noir animal, les cendres, et les marchandises sujettes à la rouille ou à la casse, ainsi que les assurances sur lettres de grosse.

Cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières matérielles sur ces objets sont payées sous déduction de 25 p. % de la valeur assurée.

ART. 11.—Marchandises non désignées.—Les avaries particulières matérielles sur les marchandises non désignées dans les articles précédens, se remboursent sous la retenue de 5 p. % de la valeur assurée.

ART. 12.—Assurances sur navires indéterminés.—Si l'assurance est faite sur des navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire, au plus tard dans cent vingt jours pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans soixante jours pour les autres voyages de long cours, dans trente jours pour les voyages de grand cabotage, et dans quinze jours pour ceux de petit cabotage : le tout à partir de la date de la police ; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs un pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et demi pour cent pour ceux des cabotages.

ART. 13.—Assurances sur marchandises indéterminées.—Les assurés sont tenus de faire régulariser leurs polices en dedans des trente jours de l'arrivée du navire au port de destination, pour les assu-

rances dont les marchandises, les marques ou les numéros sont à désigner, ainsi que pour celles dont la valeur est à déterminer; faute de quoi, la prime reste acquise aux assureurs, contre lesquels ils perdent tout recours en cas d'avaries.

Lorsque le voyage se termine dans tout autre port que celui de Dunkerque, il est ajouté, au délai ci-dessus, le temps nécessaire pour recevoir les nouvelles par la poste.

ART. 14.—Paiement des pertes.—Toutes pertes et avaries, à la charge des assureurs, sont payées comptant et sans escompte, après règlement. Les pertes totales seules subissent, lors de leur remboursement, une retenue de trois pour cent, qu'il y ait ou non produit de sauvetage.

Ces pertes sont payées au porteur de la police, d'après les pièces justificatives, sans qu'il soit besoin de procuration.

En cas de paiement de pertes ou d'avaries avant l'échéance de la prime, les assureurs déduisent, de l'indemnité due par eux, le montant de la prime et des surprimes qui leur sont dues pour le risque qui donne lieu à réclamation, ce que les assurés acceptent comme comptant.

Les assureurs ont quinze jours pour l'examen des pièces à l'appui des réclamations qui leur sont faites.

ART. 15.—Mode ou caractère de l'assurance.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, renonçant à la lieue et demie par heure.

ART. 16.—Renonciation à l'article 332 du Code de commerce.—Les assureurs renoncent à l'article 332 du Code de commerce, pour non désignation de l'espèce du navire pour les assurances sur marchandises et sur espèces.

ART. 17.—Expertises en cas d'avaries.—Les assurés sont tenus, avant les expertises, ou visites en ce port, d'en donner connaissance aux assureurs, soit amiablement, soit judiciairement; à défaut d'avoir

rempli cette formalité, tous les frais que ces visites ou expertises ont occasionnés restent à la charge des assurés.

ART. 18.—Réglement des avaries par séries.—Lorsqu'une assurance est divisée en plusieurs séries, chaque série supporte séparément ses avaries particulières, sans qu'il puisse en être fait abandon par série.

Les franchises stipulées dans la présente se prélèvent toujours sur la somme assurée.

ART. 19.—Échelles non prévues.—Il est permis au capitaine, pendant son voyage, de faire toutes les échelles qu'il juge convenables, moyennant une surprime d'un tiers pour cent par chacune d'elles.

En outre, les capitaines ont la faculté de faire échelle dans tous les ports intermédiaires pour lesquels il faut remonter un fleuve ou une rivière, moyennant une surprime de un pour cent par échelle.

Sont exceptés des deux paragraphes ci-dessus le Moule (Guadeloupe), le Sénégal, Alger, Adra, Almería, la Roquette, l'Elbe, les côtes de la Hollande et les embouchures de l'Escaut.

ART. 20.—Paiement des primes.—Les primes de 100 fr. et au-dessous sont payables comptant ; pour celles qui excèdent cette somme, les assurés ont la faculté de souscrire leurs billets à six mois de date.

Les augmentations, les surprimes, et les ristournes, sont payables en même temps que la prime.

ART. 21.—Surprimes et ristournes.—Si, à l'expiration de l'assurance à temps, le navire se trouve à la mer, il est dû aux assureurs une surprime proportionnelle jusqu'à son arrivée au port de destination, sinon jusqu'au délaissement.

En cas de résiliation ou annulation de tout ou partie de la somme assurée, il est payé aux assureurs un droit de ristourne d'un quart pour cent.

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

finie.

ART. 22.—Remboursement.—Les sommes souscrites par les assureurs sont la limite de leurs engagements ; ils ne peuvent, en aucun cas, être tenus de payer au-delà de la somme assurée.

Les indemnités pour sinistres ou avaries sont réglées suivant les lois et usages de France, en quelque endroit que le sinistre où l'avarie ait eu lieu, et sans que, dans aucun cas, on puisse appeler les assureurs en justice hors de leur domicile.

ART. 23.—Transcription de la police sur timbre.—La présente police est transcrite sur timbre aux frais et à la première demande de l'assuré.

Tout ce qui n'est pas prévu par la présente police se règle d'après les lois françaises et les usages de la place où la police a été souscrite, les compagnies faisant, à cet effet, élection de domicile chez leurs agens.

Aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de quatre pour cent pour un voyage, ou cinq et demi pour cent pour deux voyages, payable fin décembre prochain, ladite prime liée est acquise en entier, en cas de perte, dès le commencement des risques, les assureurs soussignés assurent à M.

demeurant à Dunkerque, la somme de

distribuée en capital assuré distinctement et séparément comme suit :

Sur la valeur totale des corps, quille, agrès, appareils, appartenances et dépendances du navire français _____, commandé par le capitaine _____, ou tout autre à sa place, reçu ou non reçu.....

Sur la valeur totale de l'armement dudit navire, consistant :

1° En ustensiles de pêche, tonnes, etc., valeur.....

2° En vivres et avances à l'équipage, valeur.....

3° Et en sel, estimé à.....

Ensemble

conques de la part de tous gouvernemens reconnus ou non reconnus du gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les captures, confiscations, et événemens quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix.

ART. 3.—Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses seront remboursées, pour les voyages au long cours, sous la retenue d'un pour cent, et de deux pour cent pour les voyages au petit et au grand cabotage, sur les valeurs assurées.

ART. 4.—Dans le cas d'avaries particulières sur les navires, nous ne paierons que l'excédant de trois pour cent de la valeur assurée.

ART. 5.—Les avaries grosses et les avaries particulières seront toujours réglées séparément ; et, en ce qui concerne les corps de navires, les réglemens d'avaries se feront séparément par chaque voyage d'aller et de retour ; chaque escale étant réputée voyage, lorsqu'elle aura été faite pour laisser ou prendre la totalité ou majeure partie du chargement.

ART. 6.—Dans les réglemens d'avaries grosses ou particulières sur corps, ne seront admis que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, pendant la durée de nos risques ; et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à notre charge, supporteront un tiers de rabais sur le coût justifié au lieu où auront été faites les réparations, pour compenser la différence du neuf à l'usé ; cette réduction ne sera que d'un cinquième pour les corps de navires dont la valeur agréée ressortirait à 300 fr. du tonneau de jauge ; dans tous les cas, elle ne sera que de quinze pour cent sur les ancres et chaînes-câbles en fer. Les vivres et gages des équipages vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les

réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine, ne sont pas à notre charge. En cas de règlement d'avaries grosses, si l'objet assuré est estimé au-delà de la valeur fixée par la police, l'excédant sera considéré comme un découvert, et l'assuré supportera sa part proportionnelle de la contribution.

Les primes des emprunts à la grosse, faits pour couvrir les frais de réparations et autres dépenses faites en cours de voyage, ne seront à notre charge que jusqu'au lieu du reste fixé par la police, et seront supportées par les assureurs et par les assurés, dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans les dépenses.

ART. 7.—Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous ne paierons que l'excédant de : (次頁)

Les marchandises non comprises au tableau ci-dessus subiront les retenues convenues pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport quant à leur susceptibilité d'avarie.

ART. 8.—Sont francs d'avaries corporelles, et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les glaces, faïences, porcelaines, liquides en bouteilles, verreries, sel, fruits verts et secs, légumes verts, fromages, parfumeries, plumes, et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de quinze pour cent de la valeur assurée. La franchise de dix pour cent pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé dès à présent à deux pour cent pour les voyages de petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, à dix pour cent pour les voyages au long-cours, en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps.

ART. 9.—Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur ce jour; chaque série forme un capital distinct et séparé.

ART. 10.—En aucun cas (sauf celui prévu par l'article 394 du Code de

3 p. % SUR LES	CINQ P. CENT SUR LES		DIX POUR CENT SUR LES			QUINZE P. CENT SUR LES	
Café en fûts.	Cacao en futailles.	Rocou en fûts.	Alizari.	Couperose.	Pelleteries.	Bimbeloterie.	Sucre en pain, en vcac, et en boucauts.
Cire.		Sucres en fûts	Alun.	Crins et poils.	Thé.	Cacao en vrac.	
Coton.	Café en sacs	ou caisses.	Amandes en	Cuir et peaux.	Poivre en vrac.	Chardons.	
Cornes.	ou balles.	Tabac en futailles.	futailles.	Drogueries	Poissons secs	Gomme en vrac.	
Épices en fûts.	Cordages.		Anis.	non désignées.	ou salés.		
Farine en bariils.	Curcuma.		Bouchons.	Écorce de chène.	Potasse et perlasse.	Grains et grenail. en vrac.	
Indigo.	Épices en sacs.		Bleu d'azur.	Farine en sacs.	Salsepareille.	Gravures.	
Savon.	Gomme en fûts		Biscuits en fûts.	Fleur de soufre.	Sucre en sacs	Houblon en balles.	
Soieries.	en caisses.		Cacao en sacs	Garance en	ou balles.	Légumes secs.	
Suif.	Laines lavées.		ou balles.	fûts.	Soufre brut.	Livres.	
Tissus de toute espèce.	Légumes secs		Cafés en vrac.	Gomme en	Sumac.	Modes.	
Verdet.	en futailles.		Cendres de vrech	sacs.	Tabac en sacs	Paniers.	
	Passenterie		ou de tabac.	Grains en sacs.	ou balles.	Papier en balles.	
	Quercitron.		Chanvres et lin	Liquid. en fûts.	Teintures non désignées.	Salpêtre.	
	Quinquina.		Colle de poisson.	Noix de galle.		Sel de soude.	
	Riz en fûts.			Papiers en caisses.		Soies de porc.	

commerce), le délaissement des facultés ne pourra nous être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration au moins des trois quarts (frais non compris). Après un sinistre quelconque, et si les réparations peuvent être faites, l'assuré sera tenu de régler en avarie pour le corps du navire, à moins que la valeur totale des travaux à faire ne s'élève, d'après les rapport et estimation des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée.

ART. 11.—Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenus de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bonifier ou vendre, si besoin est ; et dans ce cas, de distribuer les fonds qui proviendront de la vente ; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître par acte formel nos intentions contraires, promettant reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, et tenant pour suffisante votre affirmation pour les comptes qui seront produits.

ART. 12.—Les réparations et autres frais pendant le cours des risques assurés ne seront réglés qu'à la fin de ces risques, chacun de nous assureurs ne pouvant être tenu à rien payer au-delà des sommes par lui souscrites, et l'assuré ne pouvant en aucun cas cumuler l'action d'avarie et de délaissement.

ART. 13.—En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, nous sommes exempts d'avaries et pertes éprouvées pendant qu'ils pêcheront, sur les embarcations, ustensiles de pêches, ancres, câbles ou chaînes, et dépendances. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes ou câbles, et dépendances, n'est pas à notre charge.

ART. 14.—En cas d'assurance sur navires non désignés, l'assuré s'oblige à faire connaître le nom du navire au plus tard dans huit mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans quatre mois, pour les autres voyages de long-cours et de grand cabotage, et dans deux mois, pour ceux de petit cabotage ;

le tout à compter de la date de la présente, à défaut de quoi le risque sera résilié.

ART. 15.—Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord, au-delà de Dunkerque, et de ceux de la mer Noire depuis le 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril.

ART. 16.—Dans le cas d'assurances en prime liée sur les navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations, et quatre mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de $\frac{2}{3}$ pour cent jusqu'au neuvième mois de séjour, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée, convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

ART. 17.—Le droit de ristorne ou résiliation pour les assurances en prime simple, est fixé à un quart pour cent sur navires désignés, et à demi pour cent sur ceux non désignés. Il est accordé, pour faire une demande en ristorne appuyée de pièces justificatives, deux mois pour les chargemens faits en France ou ceux y arrivant ; trois mois pour ceux d'Europe, Méditerranée ; six mois pour l'Atlantique, et un an pour les ports au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après ces délais, le droit de ristorne sera doublé, ainsi que les primes des échelles non indiquées par les assurés qui en auraient eu connaissance.

ART. 18.—A défaut de nouvelles du navire, le délaissement pourra être fait après huit mois pour les voyages de petit et de grand cabotage ; après un an pour les voyages en deçà des caps Horn et

de Bonne-Espérance, et après dix-huit mois pour ceux au-delà desdits caps, à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues ; dérogeant à cet effet à l'article 375 du Code de commerce, mais l'assuré restant tenu de se conformer aux dispositions de l'article 373 du même Code, sur les délais à observer pour le délaissement.

ART. 19.—Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de prime à dire d'experts. Nous fixons d'accord, dès à présent, cette augmentation pour la quarantaine au Hoc, à un et demi pour cent, et à un pour cent pour celle que les navires seront dans le cas d'aller faire dans un des ports de la Manche, sur la rade du Havre, ou en pleine mer.

ART. 20.—Dans le cas d'estimation agréée, vous êtes dispensés, lors des réclamations, de représenter d'autre pièce justificative de la valeur que la police.

ART. 21.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent vingt jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces vingt jours.

ART. 22.—Les risques sur facultés commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance à prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée. Les risques de transport par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges pour le transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, sont dans tous les cas à la charge de nous assureurs.

ART. 23.—En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des

gages dus à l'équipage, antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

ART. 24.—La prime dont le taux est fixé ci-après sera payable en nos mandats, tirés par nous assureurs, à notre ordre, sur vous, sieurs assurés. Ces mandats ne pourront être négociés qu'après leur échéance. En cas de non paiement desdits mandats, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut.

Les sommes que nous pourrons vous devoir à raison de la présente assurance, vous seront remboursées en nos billets à votre ordre, à trois mois du jour de la demande, appuyée des pièces justificatives; ce délai partira, pour tous les assureurs, du jour où les pièces auront été remises chez le plus fort souscripteur.

L'assureur pourra, avant de délivrer son billet de perte, en déduire le montant de ses mandats de prime sur le porteur de la police, dont l'échéance ne dépassera pas celle dudit billet, avec l'escompte de demi pour cent par mois.

Le mandat provenant du risque qui donnera lieu au paiement d'une perte sera toujours considéré comme échu.

Le débiteur aura la faculté de se libérer par anticipation; l'intérêt sera réciproquement bonifié à raison de demi pour cent par mois.

Les ristornes et augmentation de prime reconnus après l'échéance des mandats seront exigibles comptant.

ART. 25.—Tous avis, communications et détails de chargement qui ne changeraient rien à la nature du contrat seront visés par le plus fort souscripteur seul et pour tous. L'assuré est dispensé de nous signifier les nouvelles qu'il aurait reçues, même directement, si elles sont insérées dans le journal du Havre.

ART. 26.—La présente police d'assurance devra être revêtue de la signature de l'assuré avant d'être close par le courtier; à défaut de cette formalité, l'assureur aura le droit d'exiger la résiliation.

ment par toutes les autres fortunes de mer.

ART. 3.—Ne sont pas à leur charge : 1° les déchets, diminutions, pertes ou détériorations qui arrivent par vice propre de la chose ; 2° les frais de quarantaine ; 3° les pertes ou dommages résultant de contrebande et commerce clandestin. Ne pourra être, dans aucun cas, réputée baraterie de patron, relativement à l'armateur seulement, le cas prévu par le paragraphe ci-dessus n° 3.

ART. 4.—Au cas de guerre ou d'hostilités de la part de quelque puissance maritime reconnue par le droit public de l'Europe, contre le pavillon assuré, pendant la durée des risques (y comprenant les barbaresques, seulement dans le cas de guerre à eux déclarée, ou de représailles exercées contre eux par le pavillon assuré), il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime, laquelle augmentation sera réglée d'une manière définitive, sans aucune voie d'appel ni de révision, par cinq arbitres (négocians ou anciens négocians de Nantes, s'il est possible), nommés par la chambre de commerce de ladite ville.

ART. 5.—Dans les cas d'assurance à l'année, 1° les risques dans la mer Baltique du 1^{er} octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime, à régler de gré à gré ou par arbitres ; 2° les risques de blocus, officiellement connu au lieu et avant la date du départ du navire, ne sont point à la charge des assureurs, tous droits des parties réservés dans les autres cas.

ART. 6.—Il n'y aura pas d'augmentation de prime pour les risques de quarantaine au lieu de l'arrivée ; mais si, pour faire quarantaine, le navire, par suite des réglemens sanitaires, relève pour un autre lieu, ou s'il la fait au Hoc ou sur la rade du Havre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par arbitres.

ART. 7.—Les risques sur marchandises commencent du moment où elles ont été chargées dans le navire, ou dans les allèges pour les y porter, et finissent à l'instant où elles sont délivrées à terre.

ART. 8.—Les risques sur corps du navire commencent

pour durer jusqu'au jour de son entière décharge, sans aller au-delà du trentième jour écoulé après celui ou il aura été amarré ou ancré au lieu de sa dernière destination, ou après celui de la date de la déclaration d'entrée du capitaine, les cas de force majeure exceptés. Cependant le risque finit aussitôt que le navire reçoit à bord, au lieu de sa dernière destination, des marchandises pour le voyage en retour, même dans le cas où celles d'aller ne seraient pas entièrement déchargées; encore bien que les trente jours accordés pour le terme du risque ne seraient pas révolus.

ART. 9.—Si l'assurance porte sur ou par navire désigné, en cas de non mise en mer après six mois de la date de la police, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, neuf mois pour ceux au delà desdits caps, la prime convenue sera augmentée de un pour cent. Au bout d'un an dans le premier cas, et de quinze mois dans le second, il sera alloué aux assureurs deux pour cent, et le contrat sera nul à partir de l'expiration de ces dernières époques.

ART. 10.—En cas d'assurance sur navires indéterminés, l'assuré s'oblige de faire connaître le nom du navire au plus tard dans douze mois pour les voyages des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans six mois pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage; le tout à compter de la date de la présente; à défaut de quoi il sera alloué aux assureurs un pour cent, et le contrat sera nul de plein droit.

ART. 11.—Le droit de ristorne ou de résiliation sera d'un quart pour cent sans dérogation, sauf celui pour assurance par navires indéterminés, qui reste fixé à demi pour cent.

ART. 12.—Dans le cas d'assurance à prime liée sur navire destiné pour les Indes-Orientales ou Occidentales, il est accordé au capitaine, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour à compter du jour où le navire aura abordé dans un des ports de

sa destination, où il fera la vente de sa cargaison, ses recouvrements ses achats et chargement en retour; passé ce délai de six mois, il sera payé aux assureurs demi pour cent pour chacun des mois de plus long séjour, jusqu'à douze mois, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques, et il leur sera acquis les deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus l'augmentation à laquelle donneront lieu les mois de séjour, et sans préjudice de celle à régler pour le temps de guerre.

ART. 13.—Les assurés sur marchandises autres que celles pour compte de l'armement, sont dispensés de rapporter les certificats de visite du navire.

ART. 14.—Dans le cas d'avaries particulières sur marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de :

5 P. CENT SUR LES	5 P. CENT SUR LES	10 POUR CENT SUR LES	15 P. CENT SUR LES
Bœuf et lard salé.	Cacao en sacs.	Alizaris.	Gommes en sacs et en grenier.
Beurre.	Café en nattes et balles.	Alun.	Gingembre.
Cacao } en Café } futailles.	Épices en sacs.	Amidon.	Grains en sacs ou en futailles.
Cochennille.	Gomme en futai- lles et caisses.	Anis.	Grains en sacs ou en futailles.
Coton.	Laines lavées.	Biscuit en fu- tailles.	Légumes sacs en futailles ou ba- rils.
Cordage.	Poivre en sacs ou balles.	Bois de régli- sse.	Pelleteries.
Épices en futail- les.	Quercitron.	Cacao en gre- nier.	Poissons secs ou salés.
Farine en barils.	Riz en futailles.	Café en sacs ou en gre- nier.	Potasse ou per- lasse.
Indigo.	Sucre en caisses ou futailles.	Cendres de va- rec et de ta- bac.	Riz en sacs.
Rocou.	Tabacs en futai- lles.	Chanvres et lin.	Sucre en sacs ou nattes.
Savon.	Toiles et tissus de lin.	Couperose.	Salsepareille.
Suif.	Tissus de laine.	Cuirs.	Sumac.
Soufre brut et en canon.	Tissus de coton (Guinées ex- ceptées.)	Farines en sa- cs.	Toiles bleues (di- tes Guinées.)
Thé.	Vert-de-gris en futailles.	Fleur de soufre	Verdet en sacs et balles.
		Garance.	Cendres grave- lées.
			Grains en gre- nier.
			Graines et gre- nailles.
			Gravures.
			Livres.
			Légumes en sacs ou gre- nier.
			Papier.
			Peaux vertes.
			Plumes.
			Salpêtre.
			Soude.
			Suc de réglisse.
			Tabacs en ba- lles ou su- rons.

Pour toutes les marchandises non désignées dans le tableau ci-dessus, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport et d'analogie.

ART. 15.—Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage ; franc d'avaries, sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, et les laines en suint, ainsi que celles provenant de la rouille pour les marchandises qui y sont sujettes, ou de la fragilité des objets casuels, tels que les glaces, faïence, la porcelaine et les verroteries.

S'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire, qui demeure fixé à cinq pour cent pour les voyages au grand et au petit cabotage, à dix pour cent pour les voyages de long cours, jusqu'aux caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps. Ils ne paieront, pour avaries simples, que l'excédant de cinq pour cent sur les objets fragiles, et de quinze pour cent sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, les laines en suint, et sur les marchandises sujettes à la rouille.

ART. 16.—En cas d'avaries particulières sur corps les assureurs ne rembourseront que l'excédant de trois pour cent.

Il ne sera admis, dans les comptes auxquels les avaries particulières donneront lieu, que les objets remplaçant ceux perdus, brisés ou endommagés pendant le voyage assuré, et, de tous les ouvrages de cette nature (les ancres et les chaînes seules exceptées), il sera déduit le tiers pour compenser la différence entre le neuf et le vieux.

Il est bien entendu qu'il ne sera fait aucune déduction pour ce qui concerne la main-d'œuvre (les calfatages exceptés), et qu'elle ne sera exercée que sur le remplacement des cordages, voiles, bois,

mâtures, et autres objets sujets à déperissement.

ART. 17.—En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, en quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts d'avaries sur les ustensiles de pêche, et de la perte des câbles et ancres pendant le mouillage aux lieux de pêche.

ART. 18.—Il ne sera remboursé pour avaries grosses ou communes que l'excédant de trois pour cent sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré.

ART. 19.—Si l'assuré s'est réservé le fret ou l'appréciation du fret, il demeure passible de la contribution légale de ce fret aux avaries communes, à la décharge des assureurs sur corps.

ART. 20.—Les avaries grosses et les avaries simples seront toujours réglées séparément; et dans les voyages qui comporteront une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement, les réglemens d'avaries quelconques seront, en outre, faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage entier, ainsi divisé d'un lieu à un autre.

ART. 21.—Le délaissement dans le cas d'échouement avec bris ne pourra être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration s'élevant aux trois quarts de la valeur de l'objet assuré.

ART. 22.—Soit que l'assuré ait fait le délaissement ou non, et sans préjudice à ses droits, il demeure tenu de veiller à la salvation et conservation des objets assurés, et il est autorisé à les bénéficier, recharger sur un ou plusieurs autres bâtimens; de les vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront, lui donnant tous pouvoirs à cet égard, à moins que par un acte formel les soussignés ne lui fassent connaître leurs intentions contraires.

ART. 23.—A défaut de nouvelles du navire, l'assuré pourra faire le délaissement après dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn ou de Bonne-Espérance, après un an pour tous autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois pour le

petit cabotage, à compter du jour du départ, ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

ART. 24.—Le montant de l'assurance sera payé en entier, s'il y a délaissement accepté ou jugé valable.

ART. 25.—Le délaissement pourra être fait conformément aux dispositions du Code de commerce, sauf les exceptions portées aux articles 21 et 23 ci-dessus.

ART. 26.—Les paiemens dus par les assureurs seront faits, pour les avaries, un mois, et pour les pertes avec délaissement, trois mois après la demande fondée sur la justification des pertes ou dommages.

ART. 27.—Dans aucun cas les assureurs ne pourront être tenus de payer au-delà de la somme assurée.

ART. 28.—Tous avis, communications et détails de chargement qui ne changeront rien à la nature du contrat souscrit, seront visés par l'apériteur seul et pour tous.

ART. 29.—En cas de contestations, elles seront terminées par la voie de l'arbitrage, sans appel ni autre sorte de recours; et les deux arbitres négocians ou anciens négocians domiciliés à Nantes, nommés à l'amiable chacun par l'une des parties, choisiront eux-mêmes, avant de prendre connaissance de l'affaire, un tiers-arbitre pour les départager au besoin.

Les assureurs soussignés et l'assuré, chacun en ce qui le concerne, renoncent à toutes lois, ordonnances, et réglemens maritimes contraires aux stipulations du présent contrat, qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce le 19 février 1828.

Nantes, le

A

Midi.

(10) 1800年代初頭のルアン (Rouen) の保険証券⁽¹⁰⁾

NAVIRE	ASSURANCE DE F.	A	P. %.
CAPITAINE.	COURTAGE.	}	FR.
COTE.	POLICE.		
N°	PORT DE LETTRE.		

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls, risques et fortune, de vous, M _____, ce acceptant, les sommes que chacun de nous aura ci-dessous signées, pour en supporter, pendant le voyage ci-après spécifié, les pertes et dommages qui pourront arriver sur les effets qui y seront énoncés, pendant le cours d'icelui, aux clauses et conditions suivantes :

ART. 1.^{er}—Nous, assureurs, déclarons vous garantir et indemniser des pertes ou dommages qui pourront arriver aux objets par nous assurés, par les causes énoncées aux articles suivans, parce que vous, sieur assuré, serez tenu de nous payer la prime ou profit des risques de ladite assurance, suivant qu'elle sera ci-après convenue et arrêtée.

ART. 2.—Toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets par nous assurés, soit par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées et changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, baraterie de patron, par jet, feu, et généralement par toutes autres fortunes de mer, sont à nos risques.

Nous sommes aussi garans de tous risques de capture légale ou illégale, pillage ou molestation de la part des insurgés espagnols et portugais d'Amérique, connus sous le nom d'Indépendans, ou des sujets de tous autres peuples ou puissances non reconnus du gouvernement français, lors même que ces sinistres auraient lieu en vertu de commissions ou de lettres de marque; garantissons également tous pillages, arrêts ou captures de la part de tous

sujets de puissances barbaresques, hors le cas de guerre, et enfin toutes pirateries.

ART. 3.—Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus par le gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin ; 4° la baraterie du patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° enfin, les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine.

ART. 4.—Nous vous garantissons des risques de quarantaine, moyennant une augmentation de prime qui sera déterminée suivant leur importance.

ART. 5.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile ; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il y est amarré ou ancré à bon sauvement.

ART. 6.—Les risques sur marchandises, denrées ou espèces, commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres alléges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

ART. 7.—Nous, assureurs, ne paierons que l'excédant de trois pour cent pour les avaries sur corps de navire ; ne seront admis dans le

compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer, pendant le cours du voyage assuré, et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, telles que brai, goudron, étoupes, etc., subira un tiers de rabais, pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). Toutefois, pour les voyages de long cours, cette retenue aura lieu seulement sur les bois, voiles et cordages, et autres objets à dépérissement. La retenue sur les chaînes de fer sera d'un sixième dans tous les cas.

ART. 8.—En cas d'avaries particulières sur les navires faisant les voyages de la pêche au Grand Banc, aux bancs de Miquelon et à côte de Terre-Neuve, au Dogger-Banc, sur les côtes d'Islande et autres lieux, nous, assureurs, sommes exempts de la perte des câbles, ancres et ustensiles de pêche résultant du mouillage auxdits lieux.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de trois pour cent pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de cinq pour cent pour celles à la côte, et de dix pour cent pour celles arrivant pendant le mouillage au grand banc.

ART. 9.—Dans les cas d'avaries particulières sur marchandises nous ne paierons que l'excédant de: (次頁)

La quotité d'exemption sur les marchandises non désignées au tableau précédent est de cinq pour cent. En cas d'avaries sur les liquides, et autres marchandises sujettes au coulage, quelle que soit la cause de ces avaries, nous ne paierons que l'excédant de dix pour cent. Le coulage ordinaire n'est point à notre charge, et est fixé à deux pour cent.

ART. 10.—Les avaries ne provenant que de frais seront remboursées sous la retenue de un pour cent. Lesquelles avaries, avec celles particulières, le cas échéant, seront cumulées, et la retenue sera prise sur ces dernières seulement.

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		DIX POUR CENT SUR			15 P. CENT SUR
Bœuf et lard salés.	Indigo. Métaux.	Alizari. Alun.	Rocou. Verdet.	Amandes. Amidon.	Drogueries. Miel.	Potasse et per- lasse.	Alcalis.
Beurre.	Piment en ba- rils.	Cacao en sacs ou balles.		Anis.	Farines en ba- rils et en	Riz en sacs.	Cacao en gre- nier.
Bois de teintu- re et autres.	Savons.	Café en sacs ou balles.		Blé et autres grains, grai- nes et gre- nailles.	sacs.	Sel de soude. Soude.	Fromages.
Cacao et café en futailles.	Suif. Thé.	Gingembre en futailles.		Café en gre- nier.	Gingembre en sacs.	Soufre et fleur de soufre.	Fruits verts et secs.
Cannelle.	Toileries et au- tres étoffes.	Gomme en fu- tailles.		Chauvre et lin.	Gomme en sacs ou grenier.	Sucre en sacs ou balles.	Laines en suint Légumes secs.
Cire.	Garance en fu- tailles.	Piment en sa- cs.		Colle de pois- son.	Liège et bou- chons.	Sumac.	Plumes.
Charbon de terre.		Poivre.		Crème de tar- tre.	Liquides.	Suc ou jus de bois de ré- glisse.	Marchandises sujettes à la rouille.
Cochenille.		Riz.		Corinthes.	Livres.	Tabac en ba- lles.	Salpêtres.
Clous de giro- fle.		Sucre en fu- tailles ou caisses.		Crins et poils de toutes es- pèces.	Papier.	Tourteaux de lin ou de col- za.	Sel.
Cordages.		Tabac en fûts.		Cuir secs et peaux.	Pelleteries.		
Coton.		Quercitron.			Poissons secs et salés.		
Draperies.					Poivre en gre- nier.		
Laines lavées.							

- ART. 11.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, nous ne vous paierons que l'excédant de un pour cent sur marchandises et sur corps, pour les voyages de long cours ; mais la retenue sera de trois pour cent pour les avaries grosses sur corps, pour les voyages de grand ou petit cabotage.
- ART. 12.—Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'abordage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sujettes à la casse. Nous, assureurs, en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera de quinze pour cent.
- ART. 13.—Nous sommes exempts des avaries provenant du vice propre de la chose assurée.
- ART. 14.—Les avaries grosses ou communes, et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et de retour ; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.
- ART. 15.—Les franchises stipulées aux articles 7, 8, 9, 10, 11 et 12, seront toujours prélevées sur le montant des sommes assurées.
- ART. 16.—Toutes avaries grosses, ou provenant de frais, soit sur corps, soit sur marchandises, pour les navires allant à l'étranger, seront remboursées sous déduction de la franchise, d'après le règlement qui aura été fait au port de déchargement, sans avoir égard aux lois et usages de France.
- ART. 17.—Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer, ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être arrivé au port de destination, les avaries souffertes per le navire ou autres objets assurés pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront jamais rien payer au-delà des sommes assurées.

ART. 18.—Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord (au-delà de Dunkerque) et de ceux de la mer Noire, depuis le 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril.

ART. 19.—Dans le cas d'assurances en prime liée sur navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, huit mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations, et six mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de demi pour cent jusqu'au douzième mois de séjour, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue, dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assureur nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

ART. 20.—Le droit de ristourne ou résiliation, pour les assurances en prime simple, est fixé à un quart pour cent, toutes les fois qu'il n'y aura eu aucun aliment donné à la police.

ART. 21.—Le délaissement ne pourra être fait, savoir :

Pour le corps du navire, que dans les cas de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer ;

Pour le chargement, qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration des trois quarts de la valeur des objets assurés, en nature ou en produit, quand même il y aurait naufrage, échouement avec bris, innavigabilité, et même vente publique, à la requête du capitaine, de la marine, ou d'un agent consulaire, en cours de voyage ou à destination, pourvu que cette vente soit faite par suite d'avaries de tout ou partie des objets assurés.

A défaut de nouvelles du navire au port de destination, nous,

assureurs, ne pourrons refuser l'abandon, et, par suite, le remboursement, après dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après un an pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage ; et après six mois pour le petit cabotage, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, à compter du jour du départ, ou du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

ART. 22.—En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

ART. 23.—Toutes pertes à la charge de nous, assureurs, seront payées, trois mois après la justification du sinistre, au porteur de la présente police, sans exiger de procuration, s'il est aussi porteur des pièces justificatives.

Les avaries seront payées immédiatement après le règlement.

ART. 24.—Nous vous dispensons de nous faire signifier les événements, lorsqu'ils seront insérés dans le *Mémorial*, journal de cette ville, ou dans le *Journal du Havre*.

ART. 25.—Faculté est accordée à tous les navires de faire toutes échelles volontaires, soit en montant, descendant ou rétrogradant, moyennant une augmentation de prime, d'un quart pour cent pour chacune d'elles, parce que l'assuré, dès qu'il en a connaissance, est obligé et tenu d'en prévenir ses assureurs.

Faculté est encore accordée aux navires montant et descendant la Seine, de toucher au Havre et à Honfleur, et dans le premier cas d'y transborder, comme aussi de relever d'un côté à l'autre du port de Rouen, pour décharger ou transborder, sans augmentation de prime.

ART. 26.—Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

ART. 27.—Les assurés et les assureurs, chacun en ce qui le concerne, s'engagent, en outre, à se conformer aux lois et réglemens maritimes en ce qui n'y est pas dérogé par la présente.

ART. 28.—Toutes contestations pour l'exécution des conditions de la présente police seront jugées par deux arbitres, négocians ou anciens négocians de la place, amiablement nommés, l'un par vous, sieur assuré, l'autre par nous-dits assureurs, lesquels arbitres devront, avant de prendre connaissance de l'affaire, s'adjoindre un tiers pour prononcer en cas de partage.

Les assurés sont tenus de remettre au courtier leurs billets de prime dans le mois de la signature de la police.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure, de vous.....

(11) 1846年5月1日のマルセイユの保険証券

Lagét de Podio 著《Traité et questions sur les assurances maritimes》(1847)の第1版第2巻には、1846年5月1日の日付けをもつ「マルセイユの保険会社の保険証券」という見出しの下に、次に示すような、各保険者の引受け金額を列挙した保険証券が掲げられている。⁴¹⁾

N°

1^{er} mai 1846.

Le plein de la signature du gérant par procuration des membres assureurs désignés ci-dessous s'élève à fr. Chaque assureur y est compris proportionnellement et sans solidarité pour la somme ci-après :

MM.	F.	MM.	F.
Henry frères.	1000	Thérond fils.....	1000
Antoine Duranti.	1000	Cayol.....	1000
Auguste Prat.....	1000	Adolphe Reboul.....	500

Hermès Bernard et C ^e1000	Féraud cadet.1000
Marre aîné.1000	J.-J. Amat..... 500
Jh. Courmes aîné et C ^e 500	Pascalis et comp. 500
Chimichi de Marini de Tardieu. 500	Hancy, Gayet et Gourgon.....1000
J.-J. Callamand.1000	Salle Manoel et Rffard.1500
L. Gay et J. Grandval..... 500	Ch. Perrée fils. 500
Solal frères..... 500	Verd de Lenadier.....1000
Albe.1000	L. Camau.....1000
Paranque père et fils. 500	

Indépendamment de la somme assurée par le gérant, chaque membre de la compagnie indique dans sa signature l'excédant du risque qu'il assure.

ここには、いわゆる普通保険約款は並記されていないが、同書のすぐ前の箇所 (pp. 428~438) には、やはりマルセイユで締結された別の保険契約およびその保険約款が列記されている。(この 1846 年 5 月 1 日の契約に保険約款が記載されていないのは、そこにおいて使用されている約款が、同書の pp. 428~438 に載っている保険約款と全く同一であるため、重複を避けるために省かれたのである)。

この Lagét de Podio の前掲書 pp. 428~438 に載っている保険契約には日付けが付されていないが、先に記した 1840 年 10 月 1 日の保険証券と共に、1800 年代前半にマルセイユの地で行なわれていた保険契約の内容を知るのに十分な資料であり、しかも両約款の内容はかなり異なるので、以下にその全約款を掲げておく。

MM.	F.	MM.	F.
Allemand.1000		A. Gibert.....1000	
Bertrandon frères..... 500		Gilibert fils aîné et C ^e500	
Bourgarel fils cadet.1000		Guerrero et comp.....1000	
Bryan Oxnard et Chaix.....1000		Lantelme aîné et comp. 500	
A. Catelin.1000		Lauzier-Joyeux. 500	
Marc Cauvin.1000		R. de Picciotto fils.1000	
J. M. Choppin.....1000		Salaber.....1000	
M. Fabry fils.1000		M. Savornin.....1000	

Feraud et Honorat frères.1000	J. A. Segond.1000
Gaillard aîné.1000	Séguir frères.1000
Cyprien Garambois. 500	Ant. Vassal frères..... 500
A. Garibaldi de Jh.1000	B. Vincent fils..... 500

Indépendamment de la somme assurée par le gérant, chaque membre du cercle indique dans sa signature l'excédant du risque qu'il assure.

ART. 1^{er}.—Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, piraterie et généralement de tous accidents et fortunes de mer; enfin, et par convention expresse, les prévarications et fautes des capitaines et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron.

ART. 2.—Les assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre des puissances, interdictions de commerce blocus, captures, confiscations et molestations quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Ils sont également exempts de tous événements quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, de la part de qui que ce soit, du vice propre de la chose assurée, et de tous frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planches.

ART. 3.—Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de la mise à terre au lieu de destination. Les risques d'allèges et de gabares, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis aux capitaines d'alléger, transborder et décharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

ART. 4.—En cas d'assurance à prime liée ou avec faculté de faire plusieurs échelles, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange jus-

qu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de la valeur et de la mise en risque lors du sinistre ou avarie.

ART. 5.—Les risques sur corps courent du moment où navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours.

ART. 6.—Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré.

ART. 7.—Si l'assurance est faite *in quovis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois, pour les autres voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû aux assureurs, en indemnité, un cinquième pour droit de ristourne.

ART. 8.—Si l'assurance est faite en prime liée ou avec faculté de faire échelle, quel que soit l'aliment du risque, il est accordé au capitaine quatre mois de séjour à compter du moment où il aura abordé le premier port de l'échelle ou celui de destination ; à l'expiration de ce terme, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors les assureurs sont déchargés de tous risques, et ils ont droit aux deux tiers de la prime fixée par la police et à l'augmentation résultant de la prolongation de séjour.

ART. 9.—Si l'assurance étant faite sur ou par navire partant de l'Europe, du Levant ou des côtes d'Afrique, le départ est retardé de plus de trois mois ou de plus de six mois pour tous autres voyages, à dater de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler l'assurance par une simple notification, en conservant un quart pour cent pour droit de ristourne.

ART. 10.—Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée, où le navire sur ou par lequel porte l'assurance se trouvera sur les rades de l'île Bourbon du 1^{er} janvier au 15 avril, la prime stipulée sera augmentée de demi pour cent par quinzaine séjour.

ART. 11.—Lorsque les primes ou les augmentations sont stipulées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée comptera comme finie.

ART. 12.—Dans les assurances à terme, soit à temps limité, les assureurs sont exempts des risques du Sénégal en toutes saisons, et de ceux des mers Noire, Baltique et du Nord au delà de Dunkerque, du 1^{er} octobre au 1^{er} avril. Dans ces mêmes assurances et dans celles sur argent à la grosse, ils sont francs de toutes avaries ; mais lorsque par clause spéciale ils répondent des avaries sur les risques à terme, chaque voyage est, de même que dans les assurances à prime liée, l'objet d'un règlement séparé ; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit à l'art. 5, et le voyage substitué est censé commencer immédiatement après.

ART. 13.—Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'art. 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme suit : à six mois pour le petit et grand cabotage, excepté pour le voyage des mers Noire et Baltique, pour lesquelles le délai est de neuf mois ; un au pour les voyages de long cours, et pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller, et quinze mois pour le retour.

ART. 14.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs

ne paient que l'excédant de un pour cent de la somme assurée sur les monnaies et matières d'or et d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour ; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

ART. 15.—Les assureurs ne paient que l'excédant de trois pour cent de la somme assurée sur les avaries particulières au corps du navire.

Il n'est admis dans le règlement de ces avaries que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous remplacements, toutes réparations, fournitures, main-d'œuvre et accessoires à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de quinze pour cent sur les chaînes-câbles en fer.

Les vivres et gages de l'équipage pendant la réparation du navire ne sont point à la charge des assureurs.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, chaînes, ancres, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage ; de même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des chaînes-câbles, ancres, et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination de ce voyage ; tous emprunts faits audit lieu leur demeurent étrangers. Dans les assurances à prime liée, le voyage d'aller est toujours distinct de celui de retour.

ART. 16.—Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas

de défaut de nouvelles ou dans celui d'innavigabilité absolue produite par naufrage, échouement avec bris ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative produite par le défaut de fonds, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'au règlement en avaries.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de commerce contraires au présent article.

ART. 17.—Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans le cas prévu par les art. 375 et 394 du Code de commerce et dans celui où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la marchandise arrivée au lieu de reste.

ART. 18.—Sont francs d'avaries particulières, les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches dites *tasajo*, cuirs formant tapisserie, natron, poudre, plumes, tourteaux, liquides, glaces, verreries et verroteries, porcelaines et autres objets fragiles sujets à la rouille ou à l'oxidation, ainsi que les laines et sparteries, pailles et foin chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont point garants du coulage sur les liquides, quelle qu'en soit la cause; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de 20 pour 100, dans le cas prévu par l'art. 19 ci-dessus.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	
Bois de teinture et autres.	Orfèvreries et Bijouteries fines.	Cannelle.	Gommes en futailles ou en caisses.
Beurre.	Passementeries.	Cassia-Lignea.	Indigos.
Brai et Goudron.	Quinquina.	Cochenille en sacs.	Laines lavées.
Café en futailles.	Savons.	Cacaos en futailles.	Noix de galle en fut.
Cire.	Soies et Soieries.	Café en sacs ou balles.	
Cochenille en caisses,	Soufre.	Colle en futailles ou	Piment en sacs.

barils ou surons.	Suif.	caisses.	Foin en vrac.
Cordages goudronnés.	Thé.	Cordages non goudronnés.	Peaux et cuirs tannés ou corroyés.
Cotons.	Tissus.	Cornes.	Poivre.
Draps et autres étoffes de laine.	Verdet en futailles.	Épices de toute espèce en sacs ou balles.	Quercitron.
Épices de toute espèce en futailles.	Vif-argent.	Farine en barils.	Riz en futailles.
Merceries.		Garance en futailles.	Rocou.
		Gingembre en futail.	Selleries.
			Sucres en fut. ou caisses.
			Tabacs en futailles.
DIX POUR CENT SUR			QUINZE % SUR
Alizaris.	Eponges.	Potasse.	Amandes en futailles.
Amidon.	Écorce de chêne.	Salpêtre.	Blés, grains, graines.
Alun.	Farine en sacs.	Sel de soude.	Cacaos en vrac.
Bijouterie fausse.	Fleur de soufre.	Soude.	Carnasse.
Bois de réglisse.	Gommese en sacs ou en vrac.	Sucre en sacs ou balles.	Cendres gravelées.
Biscuits en futailles.	Gingembre en sacs.	Teintures.	Chardons.
Café en vrac.	Laines en suint.	Toiles à voiles et d'emballage.	Cuirs en saumure.
Cendres de varech ou de Tabac.	Laines en pelades.	Toiles bleues, dites Guinéés.	Laine de chevrons.
Chanvre et lin.	Macaroni et pâtés.	Verdet en sacs ou balles.	Gravures, Bois dorés.
Cacao en sacs.	Noix de galle en sacs.	Viandes salées.	Légumes.
Charbon de terre.	Papiers en caisses.		Orge perlé.
Crins et poils.	Pelleterries.		Paille et foins, tillac.
Cuirs et peaux en poils.	Perlasse.		Papiers en balles et livres.
Drogueries non désignées.			Poissons secs ou salés.
			Râpure de corne.
			Sparteries sous tillac.
			Sumac.
			Tabacs en sacs ou balles.

En cas d'avaries particulières non désignées dans le présent article, les qualités de franchise sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

Les franchises d'avaries particulières déterminées ci-dessus ne se prélèvent que sur les avaries et accessoires. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais étrangers au dommage matériel et qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont réglées séparément et remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

ART. 19.—Lorsque, dans les cas qui donnent lieu au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'art. 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avaries, et dans le cas aussi de l'art. 393 du même Code, les assureurs jouiront des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'article ci-dessus.

ART. 20.—Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises, et pour chaque pour-compte dûment justifié; chaque marchandise, pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries.

La quotité des avaries particulières sur marchandises est déterminée par la comparaison de la valeur au brut qu'aurait eue la marchandise en état sain au jour de l'estimation ou de la vente, avec la valeur au brut de la partie avariée, estimée par experts ou constatée par la vente aux enchères publiques, sans aucune déduction de droits, fret ou autres frais.

En cas d'avaries particulières sur grains, graines, légumes, farine, cotons, soies, laines, denrées coloniales, drogueries, teintures, épice-

ries, cuirs ou peaux en destination pour Marseille, la partie avariée sera vendue aux enchères publiques pour en déterminer la valeur.

L'assuré supportera le prorata de tous frais de contestation et d'expertise sur les séries dont l'avarie n'excèdera pas la franchise.

ART. 21.—Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au delà.

ART. 22.—En cas de sinistre ou perte des objets assurés, chaque assureur paiera à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre, ni procuration, sous l'escompte de trois pour cent, la somme assurée, et ce un mois après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés et la signification des pièces justificatives. Les avaries seront payées comptant après règlement.

ART. 23.—Les primes sont payables comptant sans escompte ou en billets non négociables, souscrits au profit et non à l'ordre du cercle d'assurance. Toutes les primes et tous les billets échus ou non échus dus par l'assuré seront, même en cas de faillite, donnés et reçus pour comptant en paiement de toutes pertes et avaries.

ART. 24.—En cas de non-paiement de la prime constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance par une simple déclaration.

ART. 25.—Toute annulation de risques et tout ristourne excédant 50 pour cent de la somme assurée sera soumis à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée, en faveur des assureurs. Ce droit sera perçu au moment de la restitution du billet ou de la prime.

ART. 26.—Il est convenu que le capitaine pourra être reçu, ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

ART. 27.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qu'il n'y est pas dérogé par la présente police.

ART. 28.—Tous avis, communications, détails de chargement et récla-

mations quelconques doivent être adressés sans frais, avec les pièces nécessaires au gérant, tant pour sa signature par procuration que pour les excédants assurés par les membres du cercle.

ART. 29.—Les assureurs ne faisant point partie du cercle qui souscrivent une assurance sur la présente police, déclarent par le seul fait de leur signature laisser le gérant du cercle entièrement chargé de faire établir les réglemens de perte et avaries, de réclamer, recouvrer, liquider et répartir les sauvetages, le tout soit judiciairement, soit à l'amiable, lui donnant tous pouvoirs nécessaires à l'effet, et permettant de s'y conformer en tout, comme s'ils étaient membres du cercle.

ART. 30.—La présente police est faite et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la présomption légale de la lieue et demie par heure.

Les assurés déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières ci-après convenues par l'entremise de M^e moyennant la
 prime de payable les assureurs
 soussignés assurent respectivement sans solidarité entre eux, pour la
 somme désignée par chacun d'eux, et dans la proportion indiquée en
 tête de la présente police, celles assurées par le gérant du cercle, leur
 procureur fondé, à M.

(12) 1865年11月1日のパリ・マルセイユの保険証券

既述の通り、フランス各地に多数の保険証券が存在していたが、このように多数の保険証券が併存しているという情況では保険者にとっても被保険者にとっても種々の不便が伴うことは明白である。そのため、保険証券を統一しようという気運が諸都市の保険者の間で高まり、1865年にパリとマルセイユの保険

者の合同会議において共通の単一保険証券が作成された機会に、この証券の同時採択がル・アーヴル、ナントおよびボルドーにも要請された。検討の結果、これらの地の保険者の賛同を得ることができたが、船主の支持を得ることができず、結局、パリおよびマルセイユの統一証券として、この二つの地において使用されることになった。これ即ち1865年11月1日のパリ・マルセイユの保険証券である。¹²⁴

このパリおよびマルセイユという二大都市の保険者が作成した統一保険証券の使用の成果は、まさに全国的な注目の的だったようである。他の地の保険者たちは、固唾を飲んで事態の推移を見守っていたが、彼らはこのパリ・マルセイユの統一証券の使用について二つの結論を得た。すなわち、その一つは、巨大船・新造船の船主たちはそれまでの保険者の提供する保険条件に不満を抱いており、この新証券は従来の保険証券に比べてずっと彼ら巨大船・新造船の船主の利益に合致すると思われること、もう一つは、パリおよびマルセイユの保険者自身、危険の多い在来船・老朽船の危険負担を軽減されて、従来型の保険証券では引受けることをちゅうちょしていた新しい危険をむしろ安心して引受けていることである。その結果、このパリ・マルセイユの保険証券の利点は広く知られるに至り、その使用も各地の港に波及していった。

この保険証券は、外国からも注目され、特にブレーメンおよびアムステルダムのいくつかの第一級の船会社はこのパリ・マルセイユの保険証券によって、自己の船舶の危険を負担してもらおうとした。

更にまた、この保険証券が新しいものであり、経験と確立された判例があまりないにもかかわらず、訴訟を生ずべき曖昧な点が非常に少ないということが判明し、一般の風調もこの保険証券に有利に作用した。¹²⁵

しかし、残念なことに、滞仏中、本保険証券を入手することができず、また手持ちのいかなる文献にも本保険証券の諸約款は再録されていない。De Courcy の名著《Commentaire des assurances maritimes》の第1版(1874年)に

よって、上記のような、本保険証券の制定に至る経緯の概略を知ることができるほかは、J.-F. Carles の《Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires》(1937)によって、僅かにその第1条乃至第4条の内容を知ることができるにすぎない。⁴⁴

すなわち、Carles の同書によれば、1865年のパリ・マルセイユの保険証券の第1条は、保険者の負担危険として商法第350条の諸危険を列挙し、それに「船員の悪行」(la baraterie de patron)を加えていた。

第2条は戦争危険を免責し、第3条は次の通り定めていた。

《Les assureurs sont exempts de toutes conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre.》

「保険者は、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について免責される。」

さらに、第4条は、以下に示すような条件で保険者が第三者の求償を負担する旨定めていた。すなわち、

《Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage sont à la charge des assureurs, pour les trois quarts des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le quart des dommages jusqu'au maximum de un dixième de la somme assurée.

Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour fait d'abordage.》

「衝突行為に対して被保険船舶になされる第三者の求償の危険は、割当てら

れた賠償額の4分の3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、保険金額の10分の1を限度として、賠償額の4分の1を負担する。

保険者は、死亡および傷害行為に対してなされるすべての求償については免責される。

船長は、自国の領事または保険者の代理人の勧告に従い、衝突行為につき自己になされるすべての請求について、共同の利益のために行動し、かつ、妥協することができる。」

この第4条は、当時の英国の衝突約款 (Running-down clause) を模倣したものであることは明らかである。すなわち、フランスにおいても、衝突の場合、船主は損害賠償額の4分の1を常に負担しなければならなかった。しかしながら、フランスには、英国のような「船主相互保険組合」が存在しないため、船主はこの損害賠償額の4分の1について保護を受けることができなかった。この点について、船主が一層満足のいく保護を受けることができるようになったのは、次に示す1873年7月15日の保険証券においてである(第4条参照)。⁴⁴⁾

(13) 1873年7月15日の船舶保険証券

1865年のパリ・マルセイユの保険証券は、上述の如く、概ね好評であったが、依然として各地の保険証券が競合存立していた。

そこで、各地の Comité des assureurs maritimes の代表がパリに集合して、二つの会議を開催し、あらゆる危険の引受けに対する料率調整および引受け条件の多様化の問題を討議したが、保険条件を統一せずに料率調整を行なうことは全く不合理である。そこで、検討の結果、初めて船舶および積荷のそれぞれについて、別個の統一保険証券が作成されることになった。船舶保険証券については、必然的に前記のパリ・マルセイユの保険証券が取り上げられ、各条ごとに検討し、意見調整をして、いくつかの修正を施し、最終的に「フラン

ス船舶保険証券」(Police française sur corps)として採用され、古い保険証券様式を排除して、1873年7月15日以降、パリ、ナント、ボルドーおよびマルセイユにおいて使用されることになった。

しかし、地域的な慣習の抵抗を懸念したル・アーヴルおよびサン・マロ (Saint-Malo) の保険者は、新統一証券の採択は時期尚早として、兎も角暫時従来のその地の保険証券を使用することになった。⁶⁶⁷⁾

しかしながら、フランスのすべての保険者の熟考の賜物として、彼らの共通のコンセンサスを得る形で、船舶保険証券が「フランスの保険証券」としてでき上がったのであるから、この1873年の統一保険証券の存在意義は大きい。

以下に、この1873年7月15日の船舶保険証券普通保険約款の全文を掲げる。

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

ART. 2.—Les risques de guerre 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.

ART. 3.—Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article 1^{er} 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 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 de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour vices d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, ou pour dommages ou empêchements causés dans les ports, rivières ou bassins, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage.

ART. 4.—Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage avec un autre navire ou corps flottant sont à la charge des assureurs, pour les neuf dixièmes dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée, sous déduction d'une franchise de 1 % de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages et la franchise, laquelle toutefois ne sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée.

Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et à transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.

ART. 5.—La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire.

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

Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche, et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine, peuvent toujours être assurées séparément.

ART. 6.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

ART. 7.—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.

ART. 8.—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après six mois pour tous voyages de cabotage ; —après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; —après douze mois, pour tous voyages au-delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

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

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

ART. 10.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (primes de grosse et autres frais accessoires non compris, et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs, et peut leur être délaissé.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20, 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, s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, même après allégement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation prononcée pour ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés, pour être exercée, comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.

ART. 12.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse, contractés dans un port d'expédition ou de destination ;

2° A la saisie et vente des navires, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers ;

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

ART. 13.—Le port d'expédition est réputé port de relâche si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

ART. 14.—Si, dans un cas donnant action au délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries, ou l'exerce après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum à 75% de la somme assurée.

ART. 15.—En cas de délaissement, l'armateur reste personnellement débiteur des gages d'équipage antérieurs au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et doit les compenser avec l'assureur dans le

règlement de l'indemnité, s'ils ont été prélevés sur le produit du sauvetage.

Le fret délaissé avec le navire est seulement celui du dernier voyage, mais il comprend le fret de toutes marchandises débarquées même avant le sinistre ou aux divers lieux d'escale, ainsi que tout fret payé d'avance, et non restituable à l'affréteur.

Les frets des voyages antérieurs, comme les gages des voyages antérieurs, sont choses personnelles aux assurés et étrangères aux assureurs.

ART. 16.—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. 17.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application des articles 15 et 16 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge dans ou pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement.

Il en est ainsi alors même que le navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le déchargement des autres marchandises.

ART. 18.—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, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui le concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de

prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche, et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun, à un moment plus opportun.

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

ART. 19.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 % de la somme assurée pour les avaries particulières ;

1 % de ladite somme pour les avaries communes ;

1 % de ladite somme pour les recours de tiers.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 %.

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. Il est toutefois bien entendu que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 20 ci-après.

ART. 20.—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques.

Pendant la première année de la construction, il n'est pas opéré de réduction sur les dépenses pour différence du vieux au neuf.

Pendant la seconde année, il est opéré une réduction d'un cinquième, et si le navire a plus de deux ans, une réduction du tiers sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage. Toutefois, sur les ancres et les chaînes-câbles, la réduction n'est jamais supérieure à 15%.

Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième année, de 15% pendant la quatrième, de 20% de quatre à dix ans et de 25% au delà de dix ans.

Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

La première ou la seconde année de construction compte depuis le jour de la première sortie du navire jusqu'à celui de son entrée au port où il effectue ses réparations.

Le calcul des quarante-huitièmes sur les dépenses de carène et doublage se fait pareillement depuis le jour de la sortie du navire, après l'achèvement de la carène ou l'application du doublage neuf jusqu'à celui de son entrée au port où il renouvelle l'une ou l'autre, le dernier mois n'étant compté que s'il est entamé de plus de quinze jours.

Les mêmes réductions s'appliquent au règlement des indemnités dues par les assureurs pour avaries communes.

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

Les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche, commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels, sont ventilés, et ne sont supportés par les

assureurs que proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge, établie d'après les bases ci-dessus.

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

La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret.

Les vivres et gages d'équipage pendant les réparations soit en avaries particulières, soit en avaries communes, ne sont à la charge des assureurs que pour moitié, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 18.

Les gages seront justifiés par le rôle d'équipage. Quant aux vivres, sauf ledit cas de l'article 18, ils seront réputés à forfait, quel que soit leur coût effectif, coûter 5 francs par jour pour les officiers et 1 fr. 50 c. pour les autres hommes de l'équipage.

ART. 21.—Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes, câbles et dépendances, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

ART. 22.—Les assurés s'interdisent expressément :

- 1° Les assurances sur bonne arrivée des navires ;
- 2° Les assurances sur fret excédant soixante pour cent du fret à justifier.

Cette justification pourra se faire par la charte-partie, par les connaissements, et si le navire périt en cours de chargement et n'a pas de charte-partie, par les prix courants. L'assurance sur fret pourra stipuler le remboursement des soixante pour cent du fret total ainsi justifié que devait faire le navire, quel que soit le nom-

bre de tonneaux embarqués au moment du sinistre, pourvu qu'il y ait un commencement de chargement.

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. 23.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage.

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place.

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

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

ART. 24.—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, 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. 25.—Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 26.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, 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. 27.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

ART. 28.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

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

En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt, mentionné 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.

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

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

ni l'assureur.

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

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

ATR. 30.—Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans les cas de sinistres, veiller ou procéder au sauvetage ou au renflouement du navire, prendre ou requérir toutes mesures à cet effet, sans qu'on puisse opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriété. L'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.

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

ART. 31.—Les frais du contrat sont à la charge de l'assuré.

本保険証券普通約款第4条によって、船主は衝突損害賠償額の10分の9を受けられるようになった。

更に、1869年11月15日の「フロリダ号」事件 (La Floride) におけるパリ商事裁判所の判決の結果、保険者は、明文をもって、荷主の第三者求償を負担しない旨定めるに至った (第3条参照)。

なお、序でながら、「衝突」(l'abordage) は、この保険証券では、船舶間の衝突ばかりではなく、「浮遊物体との追突」(le heurt avec un corps flottant) をも含むべく拡張されている。次に述べる1886年1月1日の船舶保険証券では、この l'abordage は「船舶間の衝突」という本来の意味に使用されている点に注意すべきである (それぞれ第4条参照)。

(14) 1886年1月1日の船舶保険証券

1873年7月15日の保険証券は、航海術の飛躍的發展によって、その後数度に亘って改正されたが、その主な改正保険証券は、1880年7月1日のものおよび1881年4月1日のものである。但し、いかなる点が改正されたかは分明でない。

その後、1885年8月12日の法律によって商法が改正された結果、船舶保険証券も1886年1月1日に改正された。

特に、1885年8月12日の法律が旧商法第216条を改正し、船主が船舶および運送貨から成る海産を委付することによって、船長のなした行為 (faits) または契約 (engagements contractés) に基づく責任を免かれる権利を認めた結果、この1886年証券においては、第三者求償に関する条項が、以下の通り改正された。

《ART. 3.—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 ;

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 et de l'équipage à terre ;

6° De tous recours de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour

vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, sauf ce qui va être dit à l'art. 4 quant à l'abordage;»

「第3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。

1. 船長の詐欺的行為。

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. 衝突に関して第4条に述べる場合を除き、主に積荷の瑕疵、甲板積み、過積み、用船契約の違反に対して、荷主であると他の者であるとを問わず第三者によってなされるすべての求償。」

《ART. 4.—Les risques de recours de tiers contre le navire assuré autres que les chargeurs ou affrêteurs du navire assuré, pour faits d'abordage avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement pour dommages causés à tous objets matériels, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

Les assurés supportent le dixième des dommages.

Il leur est interdit de faire assurer ce dixième.

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

Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger, au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercés contre lui pour faits d'abordage.》

「第4条——他船との衝突、防波堤、波止場、棧橋との追突について、また一般にすべての器材に生じた損傷について、荷主または被保険船舶の用船者以外の第三者が被保険船舶に対してなす求償の危険は、割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を保険に付すことを禁止される。

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。

保険者は死亡および傷害行為に対してなされるすべての求償についてその責に任じない。

船長は、自国の領事または保険者の代理人の勧告に従い、衝突行為につき自己になされるすべての請求について、共同の利益のために行動し、かつ、妥協することができる。」

上記第3条および第4条以外の約款は次の通りである。

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent aux navires assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2.—Les risques de guerre 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.

ART. 5.—La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avancées 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 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 pêche et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine peuvent toujours être assurées séparément.

ART. 6.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cessent aussitôt.

ART. 7.—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.

ART. 8.—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait, après six mois, pour tous voyages de cabotage ; après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après douze mois, pour tous voyages au-delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

ART. 9.—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. 10.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (prime de grosse et autres frais accessoires non compris, et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris), dépasse les trois quarts de la valeur agréée et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination,

le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20, 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, s'il est établi qu'il ne pouvait pas se relever avec sécurité, même après allègement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation, prononcée pour ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés, pour être exercée, comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.

ART. 12.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

1° Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ;

2° A la saisie et vente des navires dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou tous autres créanciers ;

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

ART. 13.—Le port d'expédition est réputé port de relâche si le navire, après l'avoir quitté en bon état, y rentre pour réparations d'avaries éprouvées depuis sa sortie.

ART. 14.—Si, dans un cas donnant action au délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries ou l'exerce après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum, à 75 % de la somme assurée.

ART. 15.—La loi du 12 août 1885 ayant abrogé l'article 386 du Code de commerce, le fret sauvé cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire.

Les subventions de l'État qui pourront être dues à l'armement ne font pas non plus partie du délaissement du navire.

Les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés charge soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquence, lesdits gages ou frais ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation du 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'État.

ART. 16.—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. 17.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application des articles 15 et 16 de la présente police dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge dans un ou pour plusieurs points, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement.

Il en est ainsi, alors même que le navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le déchargement

des autres marchandises.

ART. 18.—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, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun à un moment plus opportun.

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

ART. 19.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

- 3 % de la somme assurée pour les avaries particulières ;
- 1 % de ladite somme pour les avaries communes ;
- 1 % de ladite somme pour les recours de tiers.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 %.

Les franchises ci-dessus s'appliquent aux navires à voiles.

Quant aux navires à vapeur, la franchise d'avaries particulières est réduite à 2 % ; les franchises d'avaries communes et de recours de tiers sont supprimées.

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 francs d'avaries. Il est toutefois bien entendu que, lorsque les objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 20 ci-après.

ART. 20.—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques.

Pendant la première année de la construction, il n'est pas opéré de réduction sur les dépenses pour différences du vieux au neuf.

Pendant la seconde année, il est opéré une réduction d'un cinquième et, si le navire a plus de deux ans, une réduction du tiers sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage. Toutefois, sur les ancres et les chaînes-câbles la réduction n'est jamais supérieure à 15%.

Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième année, de 15% pendant la quatrième, de 20% de quatre à dix ans et de 25% au-delà de dix ans.

Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

La première ou la seconde année de construction compte depuis le premier jour de la première sortie du navire jusqu'à celui de son entrée au port où il effectue ses réparations.

Le calcul des quarante-huitièmes sur les dépenses de carène et doublage se fait pareillement depuis le jour de la sortie du navire, après l'achèvement de la carène ou l'application du doublage neuf, jusqu'à celui de son entrée au port où il renouvelle l'une ou l'autre, le dernier mois n'étant compté que s'il est entamé de plus de quinze jours.

Les mêmes réductions s'appliquent au règlement des indemnités dues par les assureurs pour avaries communes.

Dans tous les cas où il y a lieu à la réduction, en sont seuls exceptés les frais de pilotage, de port, d'expertises, frais judiciaires ou consulaires, et le remplacement des vivres perdus. La réduction n'a pas lieu non plus sur les dépenses de réparations provisoires qui n'auront pas profité au navire, lorsqu'il a relevé pour compléter ses réparations. La réduction est opérée sur toutes autres dépenses, même celles de locations 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.

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

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

La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret.

Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 18.

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

ART. 21.—Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'ancres, chaînes et dépen-

dances, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion.

ART. 22.—Les assurés s'interdisent expressément :

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

L'assurance du fret net, autorisée par la loi du 12 août 1885, est réputée, à l'égard des assureurs du navire, ne pouvoir excéder ladite proportion de 60% du fret brut à justifier.

Cette justification pourra se faire par la charte-partie, par les connaissements, et si le navire périt en cours de chargement et n'a pas de charte-partie, par les prix courants. L'assurance sur fret pourra stipuler le remboursement des 60% du fret total ainsi justifié que devait faire le navire, quel que soit le nombre de tonneaux embarqués au moment du sinistre, pourvu qu'il y ait un commencement de chargement.

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. 23.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage.

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place.

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

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

ART. 24.—En cas de perte du navire, si le capitaine 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, quoi-

que 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 p. % s'il ne lui a été retiré que pour un temps.

ART. 25.—Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de sa présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

ART. 26.—Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes échues et non échues, dues par l'assuré, sont, en cas de faillite ou de suspension de paiements, 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. 27.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse, faite au domicile de l'assuré, d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification, toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.

ART. 28.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

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

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

et a été agréé par eux.

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

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

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

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

ART. 30.—Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller ou procéder au sauvetage ou au renflouement du navire, prendre ou requérir toutes mesures à cet effet, sans qu'on puisse opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriété. L'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.

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

ART. 31.—Les frais du contrat sont à la charge de l'assuré.

Par l'entremise de M _____, courtier d'Assurances près la Bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de _____ pour cent, acquise en entier en cas de perte et payable dans Paris _____ ainsi que les augmentations de primes qui pourront être dues en vertu de l'article 23, le soussigné assure à _____ demeurant à _____ agissant pour le compte de _____ la somme de _____ sur corps et toutes dépendances généralement quelconques du navire _____ nommé _____ capitaine _____ dont la valeur est fixée de gré à gré à _____

Pour _____ mois de navigation et séjour en tous lieux, en deçà _____ des Caps Horn et de Bonne-Espérance, les risques à prendre du _____

Si, à l'expiration du temps assuré, le navire est en cours de voyage ou en relâche, les risques seront prolongés jusqu'à ce qu'il soit ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination, moyennant une surprime calculée par quinzaine et payable comptant; les risques courront même de plein droit jusqu'à l'expiration de la quinzaine commencée, à moins que le navire n'ait été expédié pour un autre voyage.

Ne sera pas réputé en cours de voyage, quant à cette prolongation éventuelle des risques, le navire qui se trouvera dans un lieu de reste, en cours de déchargement ou de chargement; les risques y prendront fin de plein droit à l'expiration du temps assuré, par dérogation, en tant que de besoin à l'article 16 de l'imprimé.

Sera réputé en cours de voyage le navire qui se trouvera dans un lieu d'escale, ayant à bord des marchandises qui devraient être transportées par le navire même sur un autre point.

Les assurés se réservent la faculté de faire cesser les risques avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle pour chaque quinzaine non commencée. La prime nette ne pourra pas être moindre de moitié de la prime stipulée, indépendamment des surprimes dues, et elle sera exigible comptant.

Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré, au moment de la signature de la police, doit être déclarée dans ledit contrat sous peine de nullité de l'assurance.

L'assurance sera également frappée de nullité, mais seulement pour le temps restant à courir, si, pendant la durée des risques, il était contracté un emprunt hypothécaire sur l'intérêt assuré.

Les dispositions des deux paragraphes qui précèdent s'appliquent même à l'hypothèque facultative, dont réserve serait faite conformément à l'article 26 de la loi du 10 décembre 1874.

Paris, le

(15) 1888年1月1日の船舶保険証券

1885年8月12日の商法改正後に、ほぼ完全な改訂が行なわれたのは、この1888年1月1日の保険証券においてである。

以下に、前項の1886年証券の相当する約款を併記して、改正点を示す。

1886年1月1日の船舶保険証券

《ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent aux navires assurés 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.》

〔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、海賊行為および船員の悪行、並びに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負担する。〕

《ART. 2.—Les risques de guerre 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.》

〔第2条—戦争危険は、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とを問わず、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。〕

1888年1月1日の船舶保険証券

《ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs 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.》

〔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、海賊行為および船員の悪行、並びに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負担する。〕

《ART. 2.—Les risques de guerre, civile ou étrangère, ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.》

〔第2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とを問わず、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。〕

《ART. 3.—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 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 tout recours de tiers chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage.》

〔第3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。

1. 船長の詐欺的行為。

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。

《ART. 3.—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage ou collision avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement dommages causés à tous objets matériels, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

L'assuré supporte le dixième des dommages.

Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

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

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.》

〔第3条—他船との衝突、防波堤、波止場、棧橋との衝突、および一般にすべての器材に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。

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. 衝突に関して第4条に述べる場合を除き、主に積荷の瑕疵、甲板への積付け、過積み、用船契約の違反に対して、荷主であると他の者であることを問わず第三者によってなされるすべての求償。]

《ART. 4.—Les risques de recours de tiers contre le navire assuré autres que les chargeurs ou affrêteurs du navire assuré, pour faits d'abordage avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement dommages causés à tous objets matériels, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

Les assurés supportent le dixième des dommages. Il leur est interdit de faire assurer ce dixième.

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

Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de

被保険者は、この10分の1を保険に付すことを禁止される。

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。

船長は、自国の領事または保険者の代理人の勧告に従い、衝突行為につき自己になされるすべての請求について、共同の利益のために行動し、かつ、妥協することができる。]

《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 :

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 piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ;

mort ou de blessures.

Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage.)

〔第4条—他船との衝突、防波堤、波止場、棧橋との追突について、また一般にすべての器材に生じた損傷について、荷主または被保険船舶の用船者以外の第三者が被保険船舶に対してなす求償の危険は、割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を保険に付すことを禁止される。

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。

保険者は死亡および傷害行為に対してなされるすべての求償についてその責に任じない。

船長は、自国の領事または保険者の代理人の勧告に従い、衝突行為につき自己になされるすべての請求について、共同の利益のために行動し、かつ、妥協することができる。]

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 des affréteurs ou chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers ou équipage du navire assuré, exercés pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties ou toutes autres fautes ou causes de recours;

7° De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures. Il n'est pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours.)

〔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. 船長の詐欺的行為。

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. 積荷の瑕疵、甲板積み、過積み、用船契約の違反またはその他すべての過

《ART. 8.—Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait, après six mois, pour tous voyages de cabotage ; après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après douze mois, pour tous voyages au-delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.》

[第8条—行方不明のための委付は、すべての沿岸航海については6ヶ月後、ホーン岬および喜望峰より手前のすべての長期航海については8ヶ月後、上記両岬以遠へのすべての航海については12ヶ月後に、これをなすことができる。

これらの期間は、企図された最後の航海の目的地において、最後の情報を知った日から、計算されなければならない。

これらの期間は、汽船については、4分の1だけ短縮される。

被保険者は、不着および出発の日を証明しなければならない。]

《ART. 10 (2).—Si le navire, effec-

失もしくは求償原因に対してなされる用船者もしくは荷送人、積荷請求者、被保険船舶の乗客もしくは乗組員のすべての求償。

7. 死亡および傷害行為に対してなされるすべての求償。被保険者は、これらの求償について別に保険に付すことを禁止されない。]

《ART. 8.—Le délaissement par 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.》

[第8条—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。

期間は、企図された最後の航海の目的地において、最後の情報を受取った日から、計算される。

被保険者は、不着を証明しなければならない。]

《ART. 10 (2).—Si le navire, effec-

tivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.》

〔第10条第2項—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19条および第20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。〕

《ART. 11.—Est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, s'il est établi qu'il ne pouvait pas se relever avec sécurité, même après allègement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation, prononcée pour ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés,

tivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 18 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.》

〔第10条第2項—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18条および第20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。〕

《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 après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et de plus, quand il s'agit d'un bâtiment à vapeur, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de relâche l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui y ferait défaut.》

〔第11条—修繕材料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

pour être exercée, comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.》

〔第11条—積荷を軽くした後でもまたは曳船の助けを借りても、船舶が必要な手段を見出す他の港まで安全に回航できないことが証明されたときは、修繕材料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。〕

更に、資金または信用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、これは避難港においてのみ認められる。

発航港または目的港においてこの理由のために宣せられた航行不能は、委付を生ぜしめない。この場合には、海損への訴権のみが被保険者に与えられ、鑑定人の鑑定により、修繕が行なわれた場合に準じて、第19条および第20条に定める控除および免責歩合の控除をして、これを行なう。〕

《ART. 14.—Si, dans un cas donnant action au délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries ou l'exercice après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum, à 75% de la somme assurée.》

〔第14条—委付に対する訴権を生ぜしめる場合において、委付に対する訴権が時効によって消滅した後、被保険者が海損への訴権を決め、これを行使したときは、保険者のてん補責任は、最高、保険金額の75パーセントに制限される。〕

《ART. 15.—La loi du 12 août 1885

船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、および汽船に関しては、船主が避難港において不足する推進器、主要軸またはその他すべての機械の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。〕

(1886年約款第14条削除。)

ayant abrogé l'article 386 du Code de commerce, le fret sauvé cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire.

Les subventions de l'État qui pourront être dues à l'armement ne font pas non plus partie du délaissement du navire.

Les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés chargés soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquence, lesdits gages ou frais ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation du 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'État.》

〔第15条—1885年8月12日の法律は商法第386条を廃止したため、委付の場合には、救助された運賃は、船舶保険者これを取得しない。〕

艦装のために必要な国家の補助金は、船舶の委付に属しない。

船員艦装のために必要な給料、並びにすべての送還費、補助食料またはその他の船員艦装の費用は、運賃または取得すべき補助金取得の費用とみなされる。従って、上記給料または費用は、委付物の引渡において、船舶保険者これを負担しない。この給料または費用が船舶の収益または残存物から控除されていたときは、

〔第14条—(1886年約款第15条と同じ。)]

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. 16.—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16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. 17.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application des articles 15 et 16 de la présente police dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement.

Il en est ainsi, alors même que le navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le déchargement des autres marchandises.》

[第17条—積荷を積取のために船舶が底荷でなす航海は、本保険証券第15条およ

[第15条—(1886年約款第16条と同じ。)]

《ART. 16.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de article 15 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.》

[第16条—積荷を積取のために船舶が底荷でなす航海は、本保険証券第15条の適用に関しては、別個の航海とする。

(第2項および第3項は、1886年約款第17条第2項および第3項と同じ。)]

び第16条の適用に関しては、別個の航海とする。

船舶が一個または数個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。

船舶が上記の航海に続く航海について貨物を積込んだときも、また同様である。この新たな航海は、別の貨物の荷卸しが完了した時に開始するものとみなされる。]

《ART. 18.—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, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concernent, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun à un moment plus opportun.

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

《ART. 17(4).—Pendant le temps où le navire à vapeur séjourne dans le port de relâche, en attendant l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.》

[第17条一(第1項乃至第3項は1886年約款第18条第1項乃至第3項と同じ。第4項が新たに加えられた。)

第4項—汽船が避難港において、その船舶に向け他所から発送される推進器、主要軸またはその他すべての機械の部品を待つて碇泊している期間中は、保険者は同様に、船員の食料および給料を負担し、無料で危険を負担する。]

assureurs.】

〔第18条—船舶が保険者の負担に属する海損を被り、かつ修繕が不可能な港または著しく費用を要する港にあるときは、修繕に関する限り、保険者は、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することを船長に認め、この点に関して船長に最も広範な権限を与える。そして割増保険料なしで危険の担保を継続する。

船長は特に、避難港においてその船舶を被覆するのを取止め、共同の利益のために、一層都合のよい時期までこの費用の支払いを延期することができる。

修繕港に向い、そこから戻るために特別になされる回航の期間中は、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、月割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。〕

《ART. 19.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 % de la somme assurée pour les avaries particulières ;

1 % de ladite somme pour les avaries communes ;

1 % de ladite somme pour les recours de tiers.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 %.

Les franchises ci-dessus s'appliquent aux navires à voiles.

Quant aux navires à vapeur, la

franchise d'avaries particulières est réduite à 2 % ; les franchises d'avaries communes et de recours de tiers sont supprimées.

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 francs d'avaries. Il est toutefois bien entendu que, lorsque des objets du navire ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réductions prévues par l'article 20 ci-après.》

〔第19条—海損は、以下の免責歩合額を控除して保険者これをてん補する。

単独海損については、保険金額の3パーセント。

共同海損については、上記金額の1パーセント。

第三者の求償については、上記金額の1パーセント。

いくつかの種類の手損が競合する場合には、控除される免責歩合は最高3パーセントを超えない。

上記の免責歩合は帆船に適用される。

汽船については、単独海損の免責歩合は2パーセントに減額される。共同海損および第三者求償の免責歩合は廃止される。

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っ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てん補される。但し、船舶の一部が犠牲に供されたときは、その部

〔第18条— (1886年約款第19条第1項乃至第4項と同じ。)]

〔第19条— (1886年約款第19条第5項が独立して、1888年約款第19条となった。)]

分の取替えは次の第20条に定める控除を受けるものと了解される。]

《ART. 20 (4).—Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième année, de 15% pendant la quatrième, de 20% de quatre à dix ans et de 25% au-delà de dix ans.

(5) Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

(13) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 18.》

[第20条(4)一船舶が鉄船の場合には、最初の2年間は控除は行なわれない。第3年目は10パーセント、第4年目は15パーセント、4年後から10年目までは20パーセント、10年以上経過後は25パーセントの控除がなされる。

(5)船底および金属被覆部に特有な費用に関しては、最後に船底が造られてから、または最後に被覆が実施されてから1ヶ月経過するたび毎に48分の1の控除がなされる。

(13)単独海損の精算に当っては、修繕中の船員の食料および給料は、第18条の最終項に定める場合を除いて、船舶保険者これを負担しない。]

《ART. 21.—Dans les risques de pê-

《ART. 20 (4).—Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième et la quatrième année, et de 15% après la quatrième année.

(5) Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, pour les navires construits en bois, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

(13) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit aux derniers paragraphes de l'article 17.》

[第20条(4)一船舶が鉄船の場合には、最初の2年間は控除は行なわれない。第3年目および第4年目は10パーセント、第4年経過後は15パーセントの控除がなされる。

(5)船底および金属被覆部に特有な費用に関しては、木造船について、最後に船底が造られてから、または最後に被覆が実施されてから1ヶ月経過するたび毎に48分の1の控除がなされる。

(13)単独海損の精算に当っては、修繕中の船員の食料および給料は、第17条第3項および第4項に定める場合を除いて、船舶保険者これを負担しない。]

《ART. 21.—Dans les risques de pê-

che, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, 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.)

[第21条—漁船の危険については、保険者は、碇泊中の付属の小型ボート、漁具、錨、錨鎖、綱索および属具のすべての滅失および海損について免責される。保険者は同様に、レユニオン島碇泊中の錨、錨鎖、綱索、および属具の滅失について免責される。]

《ART. 22.—Les assurés s'interdisent expressément :

1° Les assurances sur bonne arrivée des navires ;

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

L'assurance du fret net, autorisée par la loi du 12 août 1885, est réputée, à l'égard des assureurs du navire, ne pouvoir excéder ladite proportion de 60 % du fret brut à justifier.

Cette justification pourra se faire par la charte-partie, par les connaissements, et si le navire périt en cours de chargement et n'a pas de charte-partie, par les prix courants. L'assurance sur fret pourra stipuler le remboursement des 60% du fret total ainsi justifié que devait faire le navire, quel que soit le nombre de tonneaux embaqués au moment du sinistre, pourvu qu'il y ait un com-

che, 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.)

[第21条—漁船の危険については、保険者は、漁獲中および碇泊中の付属の小型ボート、漁具、錨、錨鎖、綱索および属具のすべての滅失および海損について免責される。保険者は同様に、レユニオン島碇泊中の錨、錨鎖、綱索および属具の滅失について免責される。]

mencement de chargement.

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22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。

1885年8月12日の法律によって認められる正味運賃の保険は、船舶保険者については、正当な総運賃の上記の60パーセントの割合を超過することができないとみなされる。

この運賃が正当であるかどうかは、用船契約書により、船荷証券により、また船舶が船積み中に滅失して用船契約書がないときは相場によって、これを決することができる。運賃の保険は、災害発生の時の積載屯数にかかわらず、船舶が取得する筈の、上記の如く正当と認められた総運賃の60パーセントをてん補する旨定めることができる。但し、積荷の積み込みを開始していたことを条件とする。

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. 31.—Les frais du contrat sont à la charge de l'assuré.》

〔第31条—契約の費用は、被保険者これを負担する。〕

〔第22条—(1886年約款第22条の第2項および第3項が削除された他は同じ。)]

《ART. 31.—Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge des assurés.》

〔第31条—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 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 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。〕

上記の通り、この1888年証券では、1886年証券の第3条と第4条の規定が入れ替わっているが、保険者は先ずある例外を除いて第三者の求償を担保するというのが原則であるから、その原則を先に規定した1888年証券の方が、その意味では論理的といえる。

更に、委付に対する訴権が時効となった場合の保険者のてん補責任の制限に関する規定（1886年約款第14条）が削除されたこと、第18条に汽船が避難港において航海を継続するのに必要な部品の到着を待って碇泊している間の船員の食料および給料が保険者の負担であることを明らかにした規定が、また第32条に管轄に関する規定が新たに設けられたこと、などが主たる改正点である。

なお、この1888年証券の規定全体を通して、当時、増々汽船が発達しつつあり、その船舶保険に占める比重が高まりつつあったという印象を受ける。

(16) 1903年10月1日の船舶保険証券

1888年1月1日の船舶保険証券は、一度1893年7月1日に小さな改正が行なわれたほかは、1903年10月1日の改正保険証券が現われるまでずっと使用されたようである。—この1893年7月1日の保険証券において、いかなる改正がなされたかは分明ではないが、この改正は重要でないように思われる。なぜならば、*Revue internationale du droit maritime*, Tome 20 に掲載されている1903年10月1日の汽船保険証券の紹介記事には、《*La nouvelle police française d'assurance maritime sur corps de navires à vapeur.—Commentaire des modifications apportées à l'imprimé du 1^{er} janvier 1888*》（新フランス汽船海上保険証券—1888年1月1日の印刷証券になされた改正点の説明）といった見出しがつけられ、また別の個所には《*Commentaire des modifications apportées à l'Imprimé du 1^{er} janvier 1888 d'après le Comité des Assureurs maritimes de Paris*》（パリ海上保険者委員会によって1888年1月1日の印刷証券になされた改正点の説明）という小見出しがつけられて、1903年の保険証券の改正点は1888年証券の諸約款と対比され、1893年証券は無視さ

れているからである。

そこで以下に、1888年証券の相当する約款を併記して、1903年10月1日の汽船保険証券における改正点を示そう。

1888年1月1日の船舶保険証券

《ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs 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.》

[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、海賊行為および船員の悪行、並びに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負担する。]

《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 :

6° De tous recours des affréteurs ou chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers ou équipage du navire assuré, exercés pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties ou toutes autres fautes ou causes de recours ;

7° De tous recours exercés pour fait de mort ou de blessures. Il n'est

1903年10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, piraterie et 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、海賊行為および船員の悪行、並びに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。]

《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 :

6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, pour dommages éprouvés soit par les affréteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire, à raison de fautes quelconques du capitaine, de l'équipage ou du pilote ;

7° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures.》

pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours.》

〔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。

6. 積荷の瑕疵、甲板積み、過積み、用船契約の違反またはその他すべての過失もしくは求償原因に対してなされる用船者もしくは荷送人、積荷請求者、被保険船舶の乗客もしくは乗組員のすべての求償。

7. 死亡および傷害行為に対してなされるすべての求償。被保険者は、これらの求償について別に保険に付すことを禁止されない。〕

《ART. 10.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (primes de grosse et autres frais accessoires ou non compris, et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 18 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries.》

〔第10条—海損の修繕のために船舶に支

〔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。

6. いかなる人によってなされるかを問わず、船長、乗組員または水先人の行為に因って用船者、荷送人もしくは積荷請求者が、または船舶の乗客もしくは乗組員が被った損害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なされるすべての求償。〕

《ART. 10.—Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé.

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

出されるべき費用の総額（冒険貸借の利息およびその他の付帯費用を含まず、また旧被覆板およびその他の残存物の価額を控除して）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。

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18条および第20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。]

《ART. 11.—Est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs le navire condamné faite 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,

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 18 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré francs d'avaries.》

[第10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。

（第3項は、1888年約款第10条第2項と同じ。）]

《ART. 11.—Est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs le navire condamné faite 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,

quand il s'agit d'un bâtiment à vapeur, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui y ferait défaut.》

〔第11条—修繕材料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、および汽船に関しては、船主が避難港において不足する推進器、主要軸またはその他すべての機械の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。〕

《ART. 17.—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, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concernent, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant

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.》

〔第11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。〕

《ART. 17.—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 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

à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime.

Le capitaine est notamment autorisé à ne point faire doubler son navire au port de relâche et à ajourner cette dépense, dans l'intérêt commun à un moment plus opportun.

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

Pendant le temps où le navire à vapeur séjourne dans le port de relâche, en attendant l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.)

〔第17条—船舶が保険者の負担に属する海損を被り、かつ修繕が不可能な港または著しく費用を要する港にあるときは、修繕に関する限り、保険者は、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することを船長に認め、この点に関して船長に最も広範な権限を与える。そして割増保険料なしで危険の担保を継続する。

船長は特に、避難港においてその船舶

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

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

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche, en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les risques.)

〔第17条—船舶が保険者の負担に属する海損を被り、かつ修繕が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、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ぬ。

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、月割保険料は経過しない。船員の食料、給料および曳船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

を被覆するのを取止め、共同の利益のために、一層都合のよい時期までこの費用の支払いを延期することができる。

修繕港に向い、そこから戻るために特別になされる回航の期間中は、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、月割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。

汽船が避難港において、その船舶に向け他所から発送される推進器、主要軸またはその他すべての機械の部品を待って碇泊している期間中は、保険者は同様に、船員の食料および給料を負担し、無料で危険を負担する。]

《ART. 20(1).—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques.

(10) 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.

(11) 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.

(12) La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'a-

都合のよい時期まで延期されうること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し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、保険者は同様に、船員の食料および給料を負担し、無料で危険を負担する。]

《ART. 20(1).—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité pour quelque cause que ce soit.

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

(13) La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps qu'à la double condition que les assurés aient pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret, et que ce fret, payé d'avance ou non, ne soit pas acquis à tout

ssureur sur corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret.

(13) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit aux derniers paragraphes de l'article 17.

(14) Lesdits vivres et gages de l'équipage sont toujours réputés charges du fret.》

〔第20条(1)―海損の精算にあたっては、危険期間中に海上事故によって滅失または損傷を被った目的物の取替えに要する物のみが考慮される。〕

(10) 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。

(11) 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。

(12) 運賃の共同海損分担額は、被保険者が運賃を保険に付さないことを約束した場合にのみ、船舶保険者これを負担する。

(13) 単独海損の精算に当っては、修繕中の船員の食料および給料は、第17条第3項および第4項に定める場合を除いて、船舶保険者これを負担しない。

(14) 上記の船員の食料および給料は、常に運賃の負担とみなされる。〕

《ART. 30.—Tous droits réciproque-

événement.》

〔第20条(1)―海損の精算にあたっては、鑑定人によって必要であると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、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。〕

(10) 鑑定人の勧告に従い、肋材、船側板その他船舶の海損を被った部品が全部取替えられるのではなく、単に接合、分割または矯正されたにすぎないときは、このようになされた修繕は、前項の規定にかかわらず、新旧交換額についていかなる控除も行なわれぬ。

(13) 運賃の共同海損分担額は、被保険者が運賃を保険に付さないことを約束したこと、および、前払いされたか否とを問わず、この運賃はあらゆる場合に取得される運賃ではないこと、の双方を条件としてのみ船舶保険者これを負担する。

(その他の条項は1888年約款第20条の該当する各条項と同じ。〕

《ART. 30.—En cas d'événement pou-

ment réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller ou procéder au sauvetage ou au renflouement du navire, prendre ou requérir toutes mesures à cet effet, sans qu'on puisse opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriété. L'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.

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

〔第30条—すべての権利は相互に留保されることを条件として、災害発生の場合に、被保険者は、船舶の救助もしくは離礁に注意しまたは取りかかり、またはこのためのあらゆる手段を講じなければならず、保険者は講ぜしめることができる。但し、保険者が所有の意思を示したことを証明できる場合はこの限りでない。保険者は、就中、自らの費用負担で被保険船舶を曳航することができる。〕

被保険者は、保険者またはその代理人に通知するにつき、または自ら保存手段を講じ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. 32(2).—Hors le cas ci-dessus, l'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,

vant 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 propriété.

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30条—保険者に求償を生ぜしめる事故が発生した場合には、被保険者は、その時に必要なあらゆる保存手段または救助手段を講じなければならない。保険者は同様に、自らこの手段を講じることができ、就中、被保険船舶を曳航することができる。但し、保険者がかくして所有の意思を示したことを証明できる場合はこの限りでない。〕

被保険者は、保険者またはその代理人に通知するにつき、自ら保存手段を講じるにつき、またはこのために必要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. 32(2).—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

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.》

〔第32条第2項—前項の場合を除き、保険者は、被保険者が契約締結地に住所を選定したときはその地の商事裁判所、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のみ召喚されることができる。〕

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.》

〔第32条第2項—前項の場合を除き、保険者は、訴追によっても、被保険者が契約締結地に住所を選定したときはその地の商事裁判所、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のみ召喚されることができる。〕

(17) 1913年9月1日の船舶保険証券

1903年10月1日の船舶保険証券は、航海術の進歩と汽船の普及の結果、1913年9月1日の船舶保険証券によってほとんど全面的と言えるほどの大幅な改訂がなされた。

同船舶保険証券は、以下に示す通り、特に、第三者求償、免責歩合、修繕費の入札、共同海損の分担、保険契約の解除、船舶の抵当等に関する規定について大幅な改善がなされた。また、この1913年証券において、全32条の条文が内容に従っていくつかのグループに類別され、それぞれのグループに、例えば担保危険、免責危険、協定保険価額、滅失および海損の精算といった見出しがつけられて、一層読みやすくなったが、このために、また、各条文の配列も大幅に変更された。

更に、同保険証券中には、帆船用と汽船用の二つの約款を設け、それぞれについて更に期間保険用と航海保険用の二つの約款を設けている。

以下に、1903年証券の相当する約款を併記して、改正点を示そう。

1903年10月1日の船舶保険証券

《ART. 3(1).—Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage ou collision avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades, et généralement pour dommages causés à tous objets matériels, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

(5) Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour fait d'abordage.》

〔第3条(1)―他船との衝突, 防波堤, 波止場, 棧橋との追突, および一般にすべての器材に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。〕

(5) 船長は, 自国の領事または保険者の代理人の勧告に従い, 衝突行為につき自己になされるすべての請求について, 共同の利益のために行動し, かつ, 妥協することができる。〕

《ART. 2.—Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la

1913年9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 sixième et septième 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.》

〔第2条(1)―被保険船舶と他船または浮遊物体との衝突, 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。〕

(第2項乃至第4項は, 1903年証券第3条第2項乃至第4項と同じ。)

(1903年証券第3条第5項削除。)

《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.》

〔第2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とを問わず、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。〕

《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 :

(6) De tous recours exercés, par qui que ce soit, pour dommages éprouvés soit par les affréteurs, chargeurs, ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire, à raison de fautes quelconques du capitaine, de l'équipage ou du pilote.》

〔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。

(6) いかなる人によってなされるかを

charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernement quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.》

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

〔第3条—(第1項は、1903年証券第2条と同じ。)

(2) 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. 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 :

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

〔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。

(6) いかなる人によってなされるかを問わず、原因のいかなを問わず、用船者、

問わず、船長、乗組員または水先人の行為に因つて用船者、荷送人もしくは積荷請求者が、または船舶の乗客もしくは乗組員が被つた損害についてなされるすべての求償。]

《ART. 12.—Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers :

(1) Aux primes des emprunts à la grosse contractés dans un port d'expédition ou de destination ;

(2) A la saisie et vente du navire, dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs ou de tous autres créanciers ;

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

[第12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) 発航港または目的港において契約された冒険貸借の利息。

(2) 冒険貸借の貸主またはその他すべての債権者の債権保全のための、発航港または目的港における船舶の差押えおよび売却。

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

《ART. 6.—Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu

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つた損害または損失に対してなされるすべての求償。]

《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.》

[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険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の手数料。

(2) いかなる場所およびいかなる原因であると問わず、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) (1903年証券第12条第3号と同じ。)]

《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 com-

à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours, auquel cas les risques cesseront aussitôt.)

[第6条—航海保険の危険は、船舶が貨物の積込みを開始した時、または貨物がないときは船舶が解纜もしくは揚錨した時に始まり、目的地において投錨もしくは結纜して15日後に終了する。但し、船舶が15日経過前に他の航海のために貨物を積載したときは、危険は直ちに終了する。]

《ART. 5(3).—Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine peuvent toujours être assurées séparément.》

[第5条(3)—但し、漁船の危険については漁船の特別艦装の価額、また汽船については機関の価額は、これを常に別個に保険に付すことができる。]

《ART. 16.—Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 15 de la présente police, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement.

Il en est ainsi alors même que le

mencé 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. 9(3).—Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de la pêche peut toujours être assurée séparément.》

[第9条(3)—但し、漁船の危険については、漁船の特別艦装の価額は、これを常に別個に保険に付すことができる。]

《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

navire a embarqué des marchandises pour un voyage ultérieur. Ce nouveau voyage n'est réputé commencé qu'au moment où a été achevé le déchargement des autres marchandises.》

〔第16条—積荷を積取のために船舶が底荷でなす航海は、本保険証券第15条の適用に関しては、別個の航海とする。〕

船舶が一個または数個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。

船舶が上記の航海に続く航海について貨物を積込んだときも、また同様である。この新たな航海は、別の貨物の荷卸しが完了した時に開始するものとみなされる。〕

《ART. 14.—La loi du 12 août 1885 ayant abrogé l'article 386 du Code de commerce, le fret sauvé cesse d'appartenir, en cas de délaissement, aux assureurs du navire.

Les subventions de l'Etat qui pourront être dues à l'armement ne font pas non plus partie du délaissement du navire.

Les gages qui pourront être dus par l'armement à l'équipage, ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés chargés soit du fret, soit de la subvention à gagner. En conséquence, lesdits gages ou frais ne seront jamais supportés par les assureurs du navire dans la liquidation du sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris, ils seront répétés contre les assurés.

débarquement n'excédera pas le délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination.》

〔第11条—積荷を積取の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。〕

船舶が一個または数個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。〕

《ART. 16.—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.》

〔第16条—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、船員艦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

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14条—1885年8月12日の法律は商法第386条を廃止したため、委付の場合には、救助された運賃は船舶保険者これを取得しない。

艤装のために必要な国家の補助金は、船舶の委付に属しない。

船員艤装のために必要な給料、並びにすべての送還費、補助食料またはその他の船員艤装の費用は、運賃または取得すべき補助金取得の費用とみなされる。従って、上記給料または費用は、委付物の引渡しにおいて、船舶保険者これを負担しない。この給料または費用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.—Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 % de la somme assurée pour les avaries particulières ;

1 % de ladite somme pour les avaries communes ;

1 % de ladite somme pour les recours de tiers.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 %.

Les franchises ci-dessus s'appliquent aux navires à voiles.

Quant aux navires à vapeur, la franchise d'avaries particulières est

船員艤装の費用は、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。

(第3項は、1903年証券第14条第4項と同じ。)

《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

réduite à 2% ; les franchises d'avaries communes et de recours de tiers sont supprimées.》

〔第18条—海損は、以下の免責歩合額を控除して保険者これをてん補する。

単独海損については、保険金額の3パーセント。

共同海損については、上記金額の1パーセント。

第三者の求償については、上記金額の1パーセント。

いくつかの種類海損が競合する場合には、控除される免責歩合は最高3パーセントを超えない。

上記の免責歩合は帆船に適用される。

汽船については、単独海損の免責歩合は2パーセントに減額される。共同海損および第三者求償の免責歩合は廃止される。〕

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'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.》

〔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見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

単独見損については、

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。

共同見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. 20(1).—Il n'est admis, dans les règlements d'avaries, que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité pour quelque cause que ce soit.

(2) Pendant la première année de la construction, il n'est pas opérée de réduction sur les dépenses pour différence du vieux au neuf.

(3) Pendant la seconde année, il est opéré une réduction d'un cinquième, et, si le navire a plus de deux ans, une réduction du tiers sur toutes dépenses autres que celles qui sont

《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 rem-

spéciales à la carène et au doublage. Toutefois, sur les ancres et les chaînes-câbles, la réduction n'est jamais supérieure à 15%.

(4) Si le navire est construit en fer, il n'y a pas de réduction pendant les deux premières années. La réduction est de 10% pendant la troisième et la quatrième année, et de 15% après la quatrième année.

(5) Quant aux dépenses spéciales à la carène ou au doublage, pour les navires construits en bois, la réduction est d'un quarante-huitième par mois écoulé depuis que la dernière carène a été faite ou que le dernier doublage a été appliqué.

(6) La première ou la seconde année de construction compte depuis le premier jour de la première sortie du navire jusqu'à celui de son entrée au port où il effectue ses réparations.

(7) Le calcul des quarante-huitièmes sur les dépenses de carène et doublage se fait pareillement depuis le jour de la sortie du navire, après l'achèvement de la carène ou l'application du doublage neuf, jusqu'à celui de son entrée au port où il renouvelle l'une ou l'autre, le dernier mois n'étant compté que s'il est entamé de plus de quinze jours.

(8) Les mêmes réduction s'appliquent au règlement des indemnités dues par les assureurs pour avaries communes.

(9) Dans tous les cas où il y a lieu

placements 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 ;

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.

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.

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

(11) 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 bases ci-dessus.

(12) Si l'emprunt à la grosse a été contracté pour un terme plus éloigné que celui du voyage en cours, la

Pour ces navires, les remplacements et réparations spéciaux à la voilure et au grément 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, 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

prime est réduite à ce qu'elle eût été pour le terme dudit voyage en cours, suivant appréciation à faire par amis communs.

(13) La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps qu'à la double condition que les assurés aient pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret, et que ce fret, payé d'avance ou non, ne soit pas acquis à tout événement.

(14) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 17.

(15) Lesdits vivres et gages de l'équipage sont toujours réputés charges du fret.)

[第20条(1)―海損の精算に当っては、鑑定人によって必要であると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、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) 建造後1年以内については、新旧交替額として費用から控除を行なわない。

(3) 第2年目については、船底および金属被覆部に特有な費用を除く費用について5分の1の控除が、また船令が2年以上のときは、3分の1の控除が行なわれる。但し、錨および錨鎖については、控除は15パーセントを超えない。

(4) 船舶が鉄船の場合には、最初の2年間は控除は行なわれない。第3年目および第4年目は10パーセント、第4年経過後は15パーセントの控除が行なわれる。

autres dépenses, même celles de location d'appareaux, 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

(5) 船底および金属被覆部に特有な費用に関しては、木造船について、最後に船底が造られてから、または最後に被覆が実施されてから1ヶ月経過するたび毎に48分の1の控除がなされる。

(6) 建造後の1年以内および第2年目は、船舶の処女航海の第1日目から船舶が修繕を施行する港に入った日までを計算する。

(7) 船底および金属被覆費用に対する48分の1の計算は、同様に、船底完成後または被覆終了後の船舶の出帆の日から船舶が新たに張り替えを行なう港に入った日までを計算し、最後の月は15日以上経過している場合にのみ計算される。

(8) 共同海損について保険者が支払う保険金の精算についても、同様の控除が適用される。

(9) 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、鑑定の費用、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。

(10) 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、分割または矯正されたときは、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。

(11) 避難港で契約された冒険貸借の利

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)―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。

(5) 船底および金属被覆部に特有な費

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。

(12) 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。

(13) 運賃の共同海損分担額は、被保険者が運賃を保険に付さないことを約束したこと、および、前払いされたと否とを問わず、この運賃はあらゆる場合に取得される運賃ではないこと、の双方を条件としてのみ船舶保険者これを負担する。

(14) 単独海損の精算においては、修繕中の船員の食料および給料は、第17条第2項および第4項に定める場合を除いて、船舶保険者これを負担しない。

(15) 上記の船員の食料および給料は、常に運賃の負担とみなされる。]

用以外のすべての費用から、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。

鉄船および鋼船の場合、帆船については1ヶ月経過する毎に12分の1の控除、または汽船については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) (1903年証券第20条第9項と同

じ。)

(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項および次の第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) (1903年証券第20条第11項と同じ。)

(14) (1903年証券第20条第12項と同じ。)]

《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 francs d'avaries. Il est toutefois bien entendu que, lorsque des objets du navires ont été sacrifiés, leur remplacement subit les réduc-

《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 francs d'avaries.

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

tions prévues par l'article 20 ci-après.》

〔第19条—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って、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てん補される。但し、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次の第20条に定める控除を受けるものと了解される。〕

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—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って、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、同様の条件でてん補される。

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、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み、その責に任ずる。

《ART. 17.—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 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 réparation et en revenir, la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs.

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

Pendant le temps où le navire séjourne dans le port de relâche en attendant des pièces de rechange qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages d'équipage et gratuitement les

本条の規定は、潮の通常の干満によって生じた座州、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. 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

risques.》

〔第17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港にあるときは、船長は、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。〕

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、月割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ること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、かつそれなくしては航海を継続することが不可能である代替部品を待つて碇泊している期間中は、保険者は同じく船員の食料および給料を負担し、無料で危険を負担する。〕

《ART. 27.—En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, ou en cas de non-paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingt-quatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification toute

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。

〔第3項は、1903年証券第17条第3項と同じ。〕

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つ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. 28(2).—Cette sommation et cette notification pourront toutefois être faites par un seul et même acte.》

〔第28条—（第1項は1903年証券第27条と同じ。〕

（2）但し、この催告および通知は、これを同一の証書によって行なうことができる。〕

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.》

〔第27条—被保険者の破産また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、被保険者の住所宛てに、24時間以内に支払うことまたは有効な担保を提供することを求める催告をなした後、何らの解答が得られないときは、単純な通知によって、最後通知の時から、令状に記載されるすべての有効な保険契約を解除することができる。保険者は未経過危険期間に対する保険料についての権利を放棄するが、剰余金、並びに登録および通知の費用については依然として債権者である。〕

《ART. 28.—La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente.

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

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

〔第28条—船舶が公売されたときは売却の日から保険の効力はすべて消滅する。

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。

《ART. 29.—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

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たときのみ継続する。]

《ART. 23.—La prime stipulée dans la police est indépendante des augmentations qui pourront être dues pour des navigations spécialement dangereuses ou des saisons d'hivernage.

Ces augmentations sont fixées par le tarif de la place.

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

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

[第23条—保険証券に規定された保険料は、特に危険な航海または冬期航海について支払いを要求されることがある割増

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—(第1項および第2項は変らず。)

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。]

《ART. 30.—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-

とは別個のものである。

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。]

uelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.》

[第30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。

(第2項および第4項は変わらず。第3項は、動詞が sont から seront に変わっただけである。)]

普通約款の変更箇所は以上の通りであるが、変更が大幅であるので、以下に、1903年証券との比較対照表を掲げる。また、追加約款についてもかなり変更されているので、最後に、1913年証券普通約款全文とともに、この追加約款をも掲げておこう。

1913年証券

ART. 1^{er}

ART. 2

ART. 3 § 1

§ 2

ART. 4 §§1~5

§ 6

§ 7

ART. 5 § 1

§ 2

1903年証券

ART. 1^{er} 変更なし。

ART. 3 § 1 変更。

§§2~4 変更なし。

§ 5 削除。

ART. 2 変更なし。

新たに導入。

ART. 4 §§1~5 変更なし。

§ 6 変更。

§ 7 変更なし。

ART. 12 § 1 全面変更。

§ 2 全面変更。

§ 3	§ 3 変更なし。
ART. 6	ART. 21 変更なし。
ART. 7	ART. 6 変更。
ART. 8	ART. 7 変更なし。
ART. 9 § 1	ART. 5 § 1 変更なし。
§ 2	§ 2 変更なし。
§ 3	§ 3 変更。
ART. 10	ART. 15 変更なし。
ART. 11 § 1	ART. 16 § 1 言及条文のみ変更。
§ 2	§ 2 変更。
	§ 3 削除。
ART. 12	ART. 8 変更なし。
ART. 13	ART. 9 変更なし。
ART. 14	ART. 10 言及条文のみ変更。
ART. 15	ART. 11 変更なし。
ART. 16	ART. 14 変更。
ART. 17	ART. 18 変更。
ART. 18 § 1	ART. 20 § 1 変更。
§§2~4	新たに導入。
§§5~6	変更。
§ 7	§ 9 変更なし。
§ 8	§10 一部単語追加。
§ 9	§14 変更。
§10	新たに導入。
§11	§ 8 形式のみ変更。
§12	新たに導入。

§13	§11 変更なし。
§14	§12 変更なし。
	§13 削除。
ART. 19 § 1	ART. 19 変更なし。
§ 2	新たに導入。
§ 3	変更なし。
§ 4	新たに導入。
§ 5	新たに導入。
ART. 20 § 1	ART. 17 § 1 変更。
§ 2	§ 2 形式のみ変更。
§ 3	§ 3 変更なし。
§ 4	§ 4 変更。
ART. 21	ART. 13 変更なし。
ART. 22	ART. 24 変更なし。
ART. 23	ART. 25 変更なし。
ART. 24	ART. 26 変更なし。
ART. 25	ART. 22 変更なし。
ART. 26	ART. 30 変更なし。
ART. 27	ART. 29 変更なし。
ART. 28 § 1	ART. 27 変更なし。
§ 2	新たに導入。
ART. 29 §§1~2	ART. 28 §§1~2 変更なし。
§ 3	§ 3 変更。
§ 4	新たに導入。
§ 5	新たに導入。
ART. 30 § 1	ART. 23 § 1 変更。

§ 2	§ 2 変更なし。
§ 3	§ 3 字句のみ一部変更。
§ 4	§ 4 変更なし。
ART. 31	ART. 31 変更なし。
ART. 32	ART. 32 変更なし。

**Police française d'assurance maritime sur corps de navires
à vapeur**

(Imprimé du 1^{er} septembre 1913)

N°	du	19			Assurance à terme
Courtier : M		F	à	%F.	
Navire				Police et timbre	
Capitaine				Droit d'enregistrement	
Voyage			Total	F.	

Risques couverts

ART. 1^{er}.—Sont aux risques des assureurs, dans les conditions ci-après déterminées, des 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 sixième et septième 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 réduc-

tion 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 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 ;

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, à raison de dommages ou préjudices subis, pour une cause quelconque, soit par les affréteurs chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage 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'aucun frais ni augmentations de dépenses résultant de cas 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 15 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 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.—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. 17.—Les avaries ne sont payée 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'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'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 ;

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, 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.

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 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, 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.—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. 26.—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.

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. 27.—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. 28.—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.

ART. 29.—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. 30.—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.

ART. 31.—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 éléction 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.

Clauses additionnelles dites manuscrites

§ 1.—*Par l'entremise de M....., courtier d'assurances près la Bourse d....., aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de....., acquise en entier en cas de perte, et payable dans Paris, ainsi que toutes augmentations de primes qui pourront être dues, notamment en vertu de l'article 30.*

Le soussigné assure à....., demeurant àagissant 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 commen-

cement 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 connaissances 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 :*

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

§ 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 se 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 généralement en quelque lieu que ce soit, dans les limites de navigation prévues par la police, et sans qu'il soit dérogé à l'article 30 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 d'assurance totale 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 un 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 États-Unis sur l'Océan (entre le 1^{er} octobre et le 31 mars).

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

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 15 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.

注(1) Alain Bessé, *Assurance maritime sur corps—La clause “Francs Sauf”*, 1957, p. 3; L. Giraudeau et Courtois, *Traité théorique, pratique et complet des assurances maritimes*, 1837, p. 213; Charles Lemonnier, *Commentaire sur les principales polices d'assurance maritime usitées en France*, Tome I, 1843, etc.

(2) Louge, *op. cit.*, pp. 21~22.

(3) もちろん, 各約款の変遷を迎える場合, 少なくとも1681年の Ordonnance de la marine まで遡る必要があるであろう。更に古い船舶保険証券については, 別稿を考えている。

(4) *Op. cit.*, Tome II, p. 345.

(5) Louge, *op. cit.*, p. 23.

(6) Lemonnier, *op. cit.*, Tome II, pp. 625~626.

(7) Lemonnier, *op. cit.*, Tome II.

(8) Lemonnier, *op. cit.*, Tome II.

(9) Lemonnier, *op. cit.*, Tome II.

(10) Lemonnier, *op. cit.*, Tome II.

(11) Lagét de Podio, *op. cit.*, p. 439.

(12) Alfred de Courcy, *Commentaire des assurances maritimes—La double assurance*, 1874, pp. 8~9.

(13) De Courcy, *op. cit.*, pp. 8~11.

(14) Carles, *op. cit.*, pp. 131~133.

(15) Carles, *op. cit.*, pp. 132~133.

(16) De Courcy, *op. cit.*, pp. 12~13.

(17) 積荷保険証券についても, 討議の結果, 兎も角フランスの統一証券ができ上がっ

たが、地域の慣習の抵抗が厳しく、この新積荷保険証券はパリおよびボルドーにおいて、しかも長期の危険についてのみ使用されることになった。

(le 10 septembre 1977)