

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires.

Objet de la Clause : Couverture Corps

Catégorie : Conditions Générales Corps

Numéro : **Date :** 1^{er} janvier 1886

Pays d'origine : France **Emetteur :**

Commentaires :

Cette police est extraite de l'ouvrage de Mr Lucien De VALROGER, Droit Maritime, Tome V paru en 1886.

Il est disponible dans quelques bibliothèques et via le [SUDOC](#) / PEB

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRE (1^{er} Janvier 1886)

N°	Du	18	
Courtier : M		Fr à	% Fr
Navire		Police et timbre	2
Capitaine		Droit d'enregistrement	
Voyage		Total Fr	

ART.- 1er. - 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, 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,

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "Readers are cautioned that the case summaries, papers and other material on this site are for information purposes only. They are not intended as legal advice and should not be relied upon as legal advice. If you require legal advice then you should consult a lawyer within your jurisdiction. www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus où 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 premier, quant à la garantie de la baraterie :

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

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

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

2° Des dommages et pertes provenant du vice propre ;

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

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

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 1 quant à l'abordage.

ART. 4 -- Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait 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 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.

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 la 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 pêches, 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 15 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 seul 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 (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 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 (3).

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 primés 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 tous autres créanciers ;

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 388 du code de commerce, le fret assuré 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, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, sont réputés charges 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 et 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 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 débarquement 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 %.

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. 11 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 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 4 à 10 ans et de 25 % au delà de 10 ans.

Quant aux dépenses spéciales à la carène et 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 ou 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, 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.

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 par 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 quand 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 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 la pêche et pendant le mouillage. Ils sont pareillement exempts des pertes d'antrès, 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.

L'assurance du fret net, autorisée par la loi du 15 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'assuré sur fret pourra stipuler le remboursement des soixante pour cent 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 en est propriétaire ou copropriétaire, il est sursis au règlement de sa part dans l'assurance jusqu'à la 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 ou 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 paiement 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. 25. - 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 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 lui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, n'importe, 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 aussitôt 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 des 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:..... aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent et moyennant la prime de..... acquise en entier en cas de perte, payable.....

Le soussigné assure à demeurant à agissant pour le compte de..... la somme de portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles, circonstances généralement quelconques, ainsi que sur les machines, chaudières 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 séjour en tous lieux, ports, rades et rivières s'y rattachant les risques à prendre..... pour suivre et continuer sans interruption, jusqu'au terme du temps assuré.

Si, à cette époque, le navire se trouve en cours de voyage ou en relâche, les risques seront prolongés de plein droit jusqu'à ce qu'il 'soit ancré ou amarré en un port quelconque autre que port de relâche moyennant surprime proportionnelle calculée par jour supplémentaire de risques.

La susdite estimation de..... se divise comme suit :

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

Le règlement sera établi distinctement sur les corps quille, agrès, etc., et sur les machines et accessoires.

Le délaissement du corps donnera droit à celui des machines. Les risques d'explosion sont à la charge des assureurs.

Il est permis au vapeur d'entrer dans tous ports, rades et rivières et d'en sortir, sans pilote; de faire tous remorquages et sauvetages, de se faire remorquer lui-même, comme aussi de naviguer, soit à la voile soit à la vapeur, ensemble ou séparément - Permis d'embarquer des hommes; des chevaux, du matériel et toute espèce de munition de guerre, ainsi que de charger sur le pont.

Si le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port pour toute cause autre que réparations à la charge des assureurs, 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 demie, retenus comme représentation des risques de port pendant la période de trente jours. Si le chômage se prolonge au delà de quarante-quatre jours, les périodes de

chômage seront réglées proportionnellement par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Faculté est accordée de faire cesser les risques avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible comptant ne pourra être, inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

Il est de plus convenu que si le navire a chargé en cueillette, le Capitaine est autorisé à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les frais de renflouement ou de remorquage, dont l'importance serait inférieure à 1% de la valeur totale du vapeur, ou ne dépasserait pas cinq mille francs, les assureurs consentant, dans cette limite, à les considérer comme faits pour le salut du navire seul.

Par dérogation à l'article 20, si le navire est en fer, la réduction pour la différence du vieux au neuf sera de 15 % après la quatrième année.

Il est bien entendu, par application du paragraphe 6 de l'article 3, que les assureurs sont exempts de tous recours (autres que ceux prévus à l'article 4) exercés contre le Capitaine, les armateurs ou le navire pour dommages attribués à des faits de baraterie.

Les assureurs sont notamment exempts de tous recours pour mort d'hommes ou blessures, par quelque cause que ce soit.

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 les armateurs faisaient cause commune avec eux.

Les navigations spéciales ci-après 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 chaque chargement de grains en vrac des États-Unis, l'hiver, départ des États-Unis du 1^{er} octobre à fin février.

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

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

Augmentation suivant le tarif de la place pour navigation d'hiver en Baltique ou dans les mers polaires.

1/2 % d'augmentation chaque fois que le navire se sera trouvé du 15 octobre à fin février, soit en mer Noire, soit aux Canaries ou au Maroc, sans dépasser 1 %.

N. B. -- Les augmentations pour les Canaries ou le Maroc ne s'appliquent pas aux vapeurs assurés pour naviguer hors du bassin de la Méditerranée.

Il est entendu que les dépenses de sauvetage et d'assistance qui auront le caractère d'avaries communes seront réputées avaries communes et, comme telles, remboursées intégralement encore bien que le navire étant sur lest, il n'y ait pas lieu à règlement de contribution.