

**Nom de la clause :** Police d'Assurance pour la navigation Rhénane  
**Objet de la Clause :** Couverture « Corps » des bateaux naviguant sur le Rhin  
**Catégorie :** Conditions Générales Corps  
**Numéro :** **Date :** Antérieur 1951  
**Pays d'origine :** France **Emetteur :** Inconnu  
**Commentaires :**

Cette police est extraite de l'ouvrage de Monsieur Romain Garnon intitulé « L'assurance Corps en Droit Fluvial Rhénan » et publié en 1951 aux « Editions de la Navigation du Rhin ».

La police figure aux pages 292 et suivantes. Elle n'est pas datée et les indications contenues dans l'ouvrage ne permettent pas de la dater avec précision.

La seule certitude est donc celle de son existence au moment de l'ouvrage en 1951 !

---

**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.

# POLICE D'ASSURANCE POUR LA NAVIGATION RHÉNANE

(Assurance sur corps)

Assureur:	Somme assurée:
N° de la police :	Prime.
Assuré :	Taxe de gestion .
Durée :	Enregistrement :
Effet du	Timbre :
	Total:

## CONDITIONS GENERALES

### Risques couverts

*Article premier.* - Les assureurs prennent à leurs risques, dans les conditions ci-après déterminées, les dommages et pertes matériels qui arrivent au bateau assuré, par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route ou de voyage, bris du bateau, jet, feu, explosion, baraterie, négligence ou omission du batelier ou de l'équipage et généralement par fortune de navigation et cas de force majeure.

*Article 2.* - Les assureurs prennent à leur charge les trois quarts des dommages de recours de tiers ci-après :

§ 1. - En cas de collision du bateau assuré avec un autre bateau et /ou bâtiment flottant, les dommages matériels occasionnés aux bateaux des tiers et/ou à leur cargaison, par suite de collision directe ou indirecte, même en cas de faute nautique du batelier ou de l'équipage.

Sont compris dans cette garantie les dégâts matériels causés par la suite d'abordage aux digues, quais, estacades ou autres corps fixes ou flottants.

§ 2. - Les pertes de bénéfices causées aux tiers par suite d'un dommage matériel de collision garantie par la police. Les assureurs couvrent ces risques jusqu'à concurrence de 75% de la somme assurée pour les avaries matérielles et de 10 % de la somme assurée pour pertes de bénéfices. Le remboursement des indemnités prévues aux §§ ci-dessus ne pourra être exigé qu'à la suite d'un jugement du tribunal de dernière instance ou à la suite d'un accord intervenu avec le consentement des assureurs.

La responsabilité des assureurs en cas de concours de tous les cas de recours des tiers prévu aux § § 1, 2 est limitée à 75 % de la valeur assurée et l'indemnité ajoutée aux avaries du bateau lui-même ne pourra dépasser la valeur assurée.

Toute indemnité qui sera mise à la charge de l'assuré par suite d'une convention particulière passée sans le consentement des assureurs, entre l'assuré et le tiers sinistré, n'est pas opposable aux assureurs. Ces derniers ne garantissent pas davantage les recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.

Il est interdit à l'assuré de faire couvrir le quart laissé à sa charge, sous peine de perdre tout recours contre les assureurs pour les trois autres quarts.

*Article 3.* - Les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence des sommes indiquées ci-après, et moyennant paiement d'une prime spéciale prévue ci-dessous, les frais résultant de l'enlèvement des débris de l'épave ou du déblaiement du chenal à la suite de naufrage ou de l'abandon du bateau assuré, et s'ils sont mis à la charge de l'assuré par un Etat ou des autorités locales s'appuyant sur un arrêté ayant valeur légale.

*Article 4.* - Les limites de navigation pour le Rhin, ses affluents et les fleuves et canaux hollandais et belges en communication avec le Rhin sont la côte belge, et dans son prolongement la côte hollandaise jusqu'à Texel, y compris les îles de la Hollande septentrionale, de la Frise hollandaise et de Groningue. Dans le Dollart : les côtes de Groningue, et de la Frise orientale. Pour les embouchures des fleuves et canaux hollandais et belges, ainsi que les passes: les bouées extérieures. La traversée d'une embouchure et/ou d'une passe à l'autre de la navigation le long de la côte ne sont pas couvertes par les assureurs. En remontant le Rhin : Strasbourg ; sur le canal Rhin-Ems-Weser : Bergeshovede ou Misbourg ou Linden-Hannover ; sur la Moselle: Trèves; sur le Main: Bamberg ; sur le Neckar : Heilbronn.

La navigation sur les affluents du Rhin non désignés ci-dessus n'est pas couverte par les assureurs.

**Risques exclus**

*Article 5.* - Les risques de guerre civile ou étrangère, molestation de gouvernements décisions d'autorités quelconques, grèves, look-out, émeutes, pillages, mouvements populaires et autres faits analogues, ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse et moyennant paiement des primes spéciales.

*Article 6.* - Les assureurs sont exempts des risques suivants :

1. - Des avaries causées intentionnellement par l'assuré ou par la négligence de ce dernier ou de ses représentants.
  2. - Des avaries provenant de ce que le chargement est mal arrimé, de ce que le bateau est en mauvais état, mal chargé, n'est pas suffisamment équipé, ne possède pas le personnel convenable ou effectue le voyage sans se conformer aux mesures de sécurité prescrites par les règlements.
  3. - Des avaries qui sont la conséquence d'une usure normale, de la pourriture ou des vers et du vice propre.
  4. - Des dommages qui n'atteignent l'assuré que d'une façon indirecte, tels que indisponibilité du bateau, pertes de bénéfices, pertes de temps, non accomplissement du contrat de transport et dans tous les cas autres que ceux d'abordage où la responsabilité de l'assuré serait engagée vis-à-vis des tiers.
  5. - Des avaries causées par un passage de force dans les glaces, à moins que la chose ait été nécessaire pour sauver le bateau et la cargaison.
  6. - Des frais d'hivernage de toutes espèces, même quand ils sont à répartir en avaries-grosses, conformément à la loi des pays où s'établit le règlement - notamment § 82, N° 4 du Binnenschiffahrts-Gesetz - ou quand ces frais sont imposés au bateau en totalité ou en partie sous une forme quelconque par le contrat d'affrètement. Il en est de même pour les frais d'allègement ou autres dépenses occasionnées par suite d'abaissement du niveau des eaux ou pour les frais de navigation mentionnés au § 66 du Binnenschiffahrts-Gesetz, à moins qu'ils ne fassent partie d'une avarie grosse.
  7. - Il est en outre prévu que l'assuré qui conduit lui-même son bateau conserve son droit au remboursement des dommages, même si ceux-ci ont été causés par une faute de navigation commise par l'assuré (à moins qu'il n'y ait eu de sa part mauvaise intention ou négligence grossière), pourvu que celui-ci possède un brevet pour la navigation en question ou qu'il soit officiellement autorisé à conduire son bateau.
- Sont considérées comme fautes de navigation, les fautes qui se rapportent à la conduite du bateau et aux manoeuvres techniques et non celles concernant la réception, l'arrimage, le chargement, la conservation et la livraison des marchandises.

*Article 7.* - Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin, à ce qui a été dit à l'article premier

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.
2. - De tous recours exercés par qui que ce soit, à raison de dommages ou préjudices subis pour une cause quelconque, soit par les affréteurs, par les chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du bateau assuré.
3. - De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures ou pour tous accidents ou dommages corporels.
4. - Des avaries ou pertes d'ancre, de chaînes, de filins, de mobiliers ou d'inventaires qui ne sont pas la conséquence d'un accident de navigation survenu au bateau lui-même.

Il est précisé que si des avaries ou pertes d'ancre, chaînes, haussières, etc. surviennent sans qu'il y ait accident de navigation survenu au bateau lui-même, ces avaries et/ou pertes sont considérées comme usure normale par emploi courant.

5. - Des dommages survenant au moteur lui-même, par suite de bris ou d'explosion, étant entendu que les conséquences de l'explosion du moteur sont à la charge des assureurs.

Il est stipulé qu'à bord des chalands il existe ou peut exister un moteur servant à la manoeuvre de l'ancre.

*Article 8.* - Lorsque le bateau assuré aura subi des avaries à la suite de sauvetage de marchandises ou d'assistance à d'autres bateaux ou lorsqu'il a été utilisé pour alléger ou remorquer d'autres bateaux, l'assuré n'aura droit au remboursement des avaries que tant et autant qu'il n'aura pas été dédommagé par une rétribution reçue en échange de ces services.

**Durée des risques**

*Article 9.* - Lorsque le bateau assuré se trouve en cours de voyage au moment où expira la police, les effets de cette dernière sont prolongés ipso facto jusqu'à la fin dudit voyage, moyennant paiement de la prime proportionnelle pro rata temporis.

*Article 10.* - Si le bateau assuré se trouve en réparation au moment de l'expiration de la police, les effets de cette dernière sont prolongés jusqu'à l'achèvement des réparations, moyennant paiement d'une surprime proportionnelle pro rata temporis.

**Valeur agréée**

*Article 11.* - La valeur agréée du bateau est estimée de gré à gré, les parties renonçant réciproquement à toute estimation, que le bateau vaille plus ou moins pendant la durée des risques. Cette valeur comprend indivisément tous les accessoires, notamment: agrès, armement et dépendances, exception faite toutefois pour les effets meubles du batelier et de l'équipage.

**Règlement des pertes et avaries**

*Article 12.* - En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs, l'assuré doit en prévenir sans retard les assureurs, ainsi que leurs agents du lieu le plus proche du sinistre. L'assuré doit également prendre ou requérir toutes les mesures de préservation ou de sauvetage que comporte la situation. Les assureurs peuvent prendre ou requérir eux-mêmes ces mesures et notamment remorquer le bateau 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.

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

*Article 13.* - L'établissement du règlement d'avaries se fera en prenant pour base l'estimation des dommages établis par experts (Schadentaxe). Toutefois, dans le cas où les factures de réparations accuseraient un montant inférieur à l'estimation, le règlement d'avaries s'établirait en prenant pour base le montant desdites factures.

Sur ces chiffres il sera opéré pour différence du vieux au neuf, les réductions suivantes

1. - Pour les remorqueurs, chalands, grues flottantes, chalands-grues, portes grues, canots à moteur  
de 1 à 5 ans inclus ..... 1/5,  
de 6 à 10 ans inclus ..... 1/4-, au delà de 10 ans 1
2. -- Pour les ancres et les chaînes  
à partir de la 6e année ..... 1/6.

La réduction du vieux au neuf s'applique également à tous les frais de réparation, et notamment à ceux de gril et de remorquage. Pour l'établissement du calcul des réductions du vieux au neuf, l'âge du navire est compté au commencement de sa mise, en service et au plus tard six mois après son lancement. Il sera ensuite déduit du chiffre ainsi obtenu le produit de la vente ou la valeur des vieux matériaux.

Les avaries, après ces diverses réductions, sont intégralement payées par les assureurs si elles dépassent la franchise de ..... franc français.

*Article 14.* - Les assureurs ne rembourseront que les avaries dont les réparations prescrites par les experts auront été effectuées. L'assuré ne peut renoncer aux réparations que si les assureurs y consentent.

Les assureurs auront le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutées par voie d'adjudication ou de soumission. Ces réparations devront être entreprises sans délai et les assureurs décideront de l'endroit où elles doivent être effectuées.

*Article 15.* - Si les experts estiment que le bateau ne vaut pas la réparation, les assureurs rembourseront la valeur assurée sous déduction de celle de l'épave.

Si le bateau assuré se trouve perdu sans espoir, notamment s'il a coulé à fond sans espoir de pouvoir être retiré, ou s'il n'a plus sa conformation originale, en raison de sa destruction, il y a perte totale.

En cas de perte totale du bateau, les assureurs rembourseront la somme assurée, déduction faite des sommes récupérées éventuellement par la vente de la carcasse et des objets sauvés.

*Article 16.* - Lorsqu'une partie au moins des dommages constatés sera à la charge des assureurs d'après les conditions de la police, les frais d'expertise de ces dommages seront remboursés par eux intégralement.

*Article 17.* - La contribution du bateau aux avaries communes et aux frais en résultant est réglée intégralement, quelque minime quelle soit.

*Article 18.* - Les règlements d'avaries communes établis à l'étranger sont obligatoires pour les assureurs. Les dispaches d'avaries communes ne peuvent être établies que par les dispacheurs assermentés, sauf consentement des assureurs.

*Article 19.* - 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.

*Article 20.* - Le voyage commence au moment où le bateau a démarré ou levé l'ancre et cesse au moment où il a été ancré ou amarré au lieu de destination. Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, le voyage commence au moment où il a commencé à embarquer la marchandise et cesse aussitôt le débarquement terminé; s'il s'agit de remorqueurs, le voyage commence au moment où le premier bateau est pris en remorque et finit au moment où le dernier est détaché.

*Article 21.* - En cas de collision entre bateaux appartenant à un même assuré, chaque navire conserve ses propres avaries pour son compte ; elles sont réglées comme avaries particulières.

*Article 22.* - Si les bateaux couverts par la présente police sont déjà en tout ou en partie assurés contre l'incendie, la présente police vient en deuxième ligne. En conséquence, la garantie, des assureurs ne pourra être invoquée que dans le cas où l'assurance contre l'incendie serait insuffisante pour couvrir les dommages subis.

*Article 23.* - Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, 30 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.

Le remboursement est fait en francs. Lorsqu'il s'agira de réparations ou de frais payés par l'assuré en monnaie étrangère, le change qui sera pris sera le cours officiel de la Bourse de Paris, à la date à laquelle auront été établies les dispaches (Schadentaxen) ou toutes autres pièces servant de base au règlement du sinistre; pour le règlement des dommages à des tiers, à la date du reçu que les tiers auront délivré à l'assuré. A défaut de cours officiel, les avaries seront réglées dans la monnaie d'origine.

#### **DISPOSITIONS DIVERSES**

*Article 24.* - En cas de faillite ou de suspension notoire des paiements de l'assuré, les assureurs, après sommation infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou à fournir caution valable, dans les huit jours, peuvent annuler à partir des dernières nouvelles par une simple notification même par une lettre recommandée à la poste, toute assurance en cours désignée dans la notification, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus les frais d'enregistrement et de notification. Cette sommation et cette notification peuvent toutefois être faites par un seul et même acte. En cas de faillite et de suspension notoire des paiements de l'assureur, l'assuré a la réciprocité des mêmes droits.

*Article 25.* - Les taxes, timbres et coût des polices sont à la charge de l'assuré. Les primes sont acquises pour l'année de la souscription et payables comptant annuellement; et d'avance. En cas de non-paiement de la prime à l'échéance, l'assurance peut être suspendue 15 jours après l'envoi d'une lettre recommandée, jusqu'à ce que le paiement soit effectué et les assureurs n'ont aucune indemnité à payer pour les sinistres survenus pendant la suspension de leur garantie, tous leurs droits contre l'assuré, en exécution du contrat, étant expressément réservés.

*Article 26.* - Il ne sera fait aucune ristourne de prime en cas de chômage ou d'hivernage.

*Article 27.* - Toute hypothèque grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

*Article 28.* - Par disposition expresse et formelle, tout différend sur l'interprétation de la présente police, quels que soient la date, le lieu et les circonstances du dommage, est de la compétence exclusive des tribunaux de Strasbourg.

### **CONDITIONS PARTICULIERES**

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent, l'assureur soussigné assure en stipulant comme propriétaire et/ou locataire, c'est-à-dire pour son compte et/ou celui de qui il appartiendra, une somme par bateau, comme il est indiqué plus loin.

Les bateaux devront être commandés par un capitaine ou un batelier possédant les brevets réglementaires pour la navigation prévue.

#### *1. - Bateaux en chantier*

Si les bateaux assurés sont mes en cale sèche, chantier ou tout autre endroit pour être réparés, la garantie des assureurs est maintenue durant ce séjour à toutes conditions de la présente police.

#### *2. - Stationnement - Rupture d'amarrage*

Les risques, de navigation et de stationnement sous charge ou à vide et en allèges-magasins sont couverts. En outre, il est précisé que les bateaux en stationnement sont couverts, conformément aux conditions de la police, contre tous accidents pouvant leur survenir par suite notamment de rupture d'amarrage, consécutive à une période de gel ou de toute autre cause, en particulier hautes eaux, corps dérivants ou contact avec un corps dur.

#### *3. - Navigation jusqu'à Bâle*

La navigation jusqu'à Bâle et retour est autorisée= par dérogation à l'art. 4 des conditions générales.

#### *4. - Sabotage*

Par extension à l'art. 5 des conditions générales, concernant les risques exclus, les assureurs sont affranchis de toutes conséquences quelconques d'actes de terrorisme ou de sabotage.

#### *5. - Ancres, chaînes, hélices, embarcations*

Les câbles, chaînes, ancres, hélices, embarcations étant couverts aux mêmes conditions que le corps du bateau, le règlement des avaries aura lieu dans les mêmes conditions, c'est-à-dire avec remboursement intégral une fois la franchise atteinte, après application de la différence du vieux au neuf. Toutefois, il est précisé que les pertes et avaries résultant de l'usure normale ne sont pas couvertes.

Les frais de repêchage des ancres, chaînes, câbles, embarcations seront intégralement remboursés, toutes les fois que la perte effective de ces agrès incombera aux assureurs et que la valeur des objets perdus sera supérieure à la franchise-corps, après réduction du vieux au neuf.

#### *6. - Durée des risques*

La présente assurance est faite pour prendre effet le ....., à la première heure (heure légale française) et se terminer à la dernière heure (heure; légale française), le .....et ce, quelle que soit la situation des bateaux et ce, par dérogation aux art. 9 et 10 des conditions générales.

Si, trois mois avant son expiration, l'une des parties n'a pas notifié à l'autre son intention de faire cesser l'assurance, celle-ci se renouvellera pour la même durée, et ainsi de suite, pour les périodes successives.

#### *7. - Meubles du batelier et de l'équipage*

Lorsqu'en vertu d'une clause particulière de la police les meubles et effets du batelier et de l'équipage sont couverts, les bijoux, les titres, objets de valeur, monnaies ne sont jamais compris dans cette garantie.

#### *8. - Remorquage effectué aux conditions de la Bourse de Rotterdam*

Les assureurs prennent encore à leur charge toute aggravation de risques pouvant résulter de ce qu'aucun recours ne pourrait, éventuellement, être exercé contre les remorqueurs faisant le remorquage dans les conditions générales déposées au Greffe du Tribunal de l'Arrondissement de Rotterdam, nouvelles ou anciennes selon les compagnies de remorquage.

**9. -- Franchise**

La franchise dont il est parlé au dernier § de l'art. 13 des conditions générales est fixée à ..... francs, tout déduit.

**10. - Avaries-grosses**

Les assureurs rembourseront intégralement la quote-part en avaries grosses, sans tenir compte de la valeur contributive du bateau, si celle-ci dépasse la valeur assurée.

**Bateau non chargé**

Pour un bateau non chargé, toutes les dépenses ayant le caractère d'avaries communes (frais d'assistance, de renflouement, de pompage, etc.) seront remboursées intégralement par les assureurs.

**12. - Procès contre les tiers**

Lorsque les avaries donneront lieu à procès contre les tiers, les dommages subis par l'assuré seront remboursés sans attendre l'issue du procès, indépendamment de celui-ci et ce, conformément aux conditions de la présente police. Il en sera de même de toutes dépenses engagées d'accord avec les assureurs pour tous procès, tant en avarie particulière qu'en recours de tiers.

Ce paiement entraîne la subrogation des assureurs aux droits de l'assuré pour la partie de l'indemnité réclamée correspondant aux versements effectués en monnaie d'origine au titre de l'assurance, les frais d'avocat, de justice, frais en général, seront payés par les assureurs proportionnellement à cette partie subrogée.

**13. - Monnaie d'assurance**

La présente assurance est souscrite en francs français, et toutes les pertes et avaries sont payables en francs français. Lorsqu'il s'agira de paiement dans une autre monnaie, le change qui sera pris sera le cours officiel de la Bourse de Parvis.

**14. - Paiement des primes**

L'assuré est autorisé à régler ses primes par trimestre et d'avance, et ce, par dérogation à l'art. 25 des conditions générales.

**15. - Chômage.**

Lorsqu'un bateau sera au repos par suite du chômage et que cette immobilisation durera plus de trente jours (30) consécutifs, il sera ristourné, même pour les trente premiers jours, cinquante pour cent (1500/o) de la prime, pro rata temporis.

L'assuré ne peut bénéficier de la ristourne qu'à la condition de prévenir l'apériteur chaque fois qu'un bateau sera immobilisé depuis au moins vingt jours (20) consécutifs.

Il est formellement précisé que les inactions occasionnées par suite de glaces, hautes ou basses eaux, blocus, lock-out, grèves, émeutes, guerres, réparations à la charge des assureurs ou toutes autres causes ne donneront pas lieu à ristourne.

**16. -- Adjonction et suppression de bateaux**

Si l'assuré devait, au cours de la présente police, exploiter de nouvelles unités à un titre quelconque, celles-ci seraient, dès que la déclaration en sera faite aux assureurs, prises en risques à toutes conditions de garanties et de primes prévues au présent contrat, la prime étant ressortie proportionnellement au temps restant à courir, du jour de ladite prise en risque, jusqu'à l'expiration de la police.

Dans le cas où pour une cause quelconque les bateaux viendraient à passer dans d'autres mains avant l'expiration de la présente, l'assuré doit immédiatement en donner avis aux assureurs. Il sera fait à l'assuré une ristourne de prime proportionnelle au temps restant à courir.

**17. - Situation des bateaux et hypothèques**

Conformément à l'art. 27, les assureurs reconnaissent qu'ils ont connaissance de la situation respective des divers bateaux assurés, tant au point de vue locatif, gérance, propriété et au point de vue hypothécaire.

L'assuré déclare qu'il existe ou peut exister des hypothèques sur tout

ou partie du matériel et il est convenu que de nouvelles hypothèques pourront être prises si besoin, sans que l'assuré soit tenu d'en faire la déclaration aux assureurs, l'indemnité, en cas de sinistre, restant payable à l'assuré lui-même, sauf opposition ou avenant au bénéfice du créancier hypothécaire.

**18. - Lieu de signature de la police**

La présente police est réputée signée à Strasbourg pour les deux parties, siège social ou d'exploitation de l'assuré.

*19. - Compagnies apéritrices*

En cas de sinistre, l'assureur soussigné s'engage à suivre toutes les décisions de l'apériteur qui est la compagnie .....

Il est déclaré et convenu

A) que les chalands-citernes assurés servent principalement au transport d'hydrocarbures, essences et autres produits dérivés du pétrole et des carburants liquides en général,

B) que les lois, décrets, circulaires ou règlements particuliers concernant les transports de matières dangereuses doivent être observés strictement,

C) que les assureurs renoncent à invoquer contre la société assurée comme clause d'exclusion de leur garantie, les contraventions aux règlements et usages de la navigation commises par le personnel navigant de l'assuré, à l'exclusion cependant des cas de dol et de fraude.