

CONDIZIONI GENERALI

Capitolato d'Assicurazione della
« Società di Assicurazioni già Mutua Marittima Nazionale »
(EDIZIONE 1942)

Rischi assicurati

Art. 1. — Sono a rischio della Società le perdite ed i danni che colpiscono la nave assicurata per tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione.

Sono anche a rischio della Società le perdite ed i danni alla nave derivanti da negligenza od imperizia del Comandante o dell'equipaggio o dei piloti, o derivanti da qualunque vizio occulto della nave, a meno che la Società provi che il vizio poteva essere scoperto dall'Assicurato con la normale diligenza.

La Società risponde altresì delle perdite e dei danni alla nave dipendenti da accidenti nelle operazioni di imbarco, sbarco o manipolazione del carico, da rifornimento di combustibile, da scoppio di caldaie e rottura di assi.

Art. 2. — La Società risponde dei rischi coperti dalla presente polizza si trovi la nave assicurata in porto od in navigazione, in darsena, in bacino di carenaggio, anche galleggiante, o su scalo di alaggio, in ogni tempo ed in ogni luogo, in ogni circostanza, servizio o traffico, comunque e dovunque questi si svolgano con facoltà di navigare con propulsione meccanica od a vela, con o senza piloti di rimorchiare od assistere navi od altri galleggianti, in qualunque situazione, di farsi rimorchiare e di fare viaggi di prova.

Art. 3. — L'assicurazione resterà in vigore anche in caso di violazione delle condizioni di polizza, generali o particolari, o aggiunte, relativamente al carico, al traffico, alla località o data di partenza, purché l'Assicurato dia avviso di tale violazione alla Società appena ne sia venuta a conoscenza, e venga dallo stesso accettato il soprapprezzo correlativamente richiesto.

Art. 4. — La Società risponde inoltre, a pro-rata della somma assicurata ed entro i limiti di questa, delle indennità risultanti a carico della nave assicurata per urto con altra nave o con aeromobile ovvero contro qualsiasi corpo fisso o galleggiante, o per incendio; nonché delle spese fatte con la sua autorizzazione per resistere alle domande dei terzi danneggiati.

La Società pagherà l'indennità a carico della nave sotto deduzione di una franchigia di Lit. 5.000. Nel caso però che l'ammontare complessivo di tale indennità e delle spese di cui al primo comma del presente articolo risultasse inferiore alle Lit. 50.000 la Società pagherà i nove decimi dell'ammontare stesso.

Lo stesso avvenimento che dia luogo a più reclami a terzi formerà oggetto di un solo regolamento di indennità.

Alla cauzione occorrente per liberare la nave da sequestro impostata per le responsabilità sopra indicate, dovrà provvedere l'Assicurato d'accordo con la Società.

Questo articolo trova applicazione anche se l'oggetto danneggiato dall'urto o dall'incendio, di cui sia responsabile la nave assicurata, appartiene allo stesso proprietario di questa.

Rischi esclusi

Art. 5. — La Società non risponde:

- dei danni allo scafo ed alla macchina imputabili a mancanza di diligenza nella necessaria manutenzione per parte dell'Armatore e/o dei suoi dipendenti, esclusi coloro che hanno il governo della nave, cioè il Comandante, gli Ufficiali di coperta o di macchina, e le altre persone dell'equipaggio;
- dei rischi di guerra e sue conseguenze;
- dei fatti di dolo o frode del Comandante quando sia provata la connivenza dell'Assicurato;
- delle conseguenze dei fatti del Comandante o dell'equipaggio a terra;
- di qualunque avvenimento dipendente da violazione di blocco, da contrabbando o commercio proibito o clandestino;

GENERAL CONDITIONS

Insurance Policy Conditions of Messrs.
« Società di Assicurazioni già Mutua Marittima Nazionale »
(1942 EDITION)

Risks covered

1. — The Underwriters will pay for loss and damages sustained by the vessel insured, due to storm, sinking, collision, contact, jettison, explosion, fire, acts of piracy and plunder and in general for all perils of the sea.

The vessel is also covered for loss and damages due to negligence or unskilfulness of Master or crew or pilots, or due to any latent defect whatsoever of the vessel, provided that such defect is not proved by Underwriters to have resulted from want of due diligence by the Assured.

The Underwriters will also pay for all loss and damages to the vessel caused by accidents in loading, discharging or cargo handling operations, by bunkering operations, by bursting of boilers and breakage of shafts.

2. — The vessel hereby insured is covered whether the same is in port or in navigation, in wet dock, in graving dock, or slipway at all times and in all places, in all circumstances service and trade, however and wherever taking place, with faculty to navigate with mechanical propulsion or with sail, with or without pilots, to tow and assist vessels or other craft, in whatever situation to be towed and to go on trial trips.

3. — Held covered also in case of any breach of warranty of the policy conditions, general or particular, or additional, relative to cargo, trade, locality and date of sailing, provided notice be given by the Assured to Underwriters immediately after receipt of advice and any additional premium required be agreed.

4. — The Underwriters will also pay, at pro-rata of the sum insured and within the limits of the same, the indemnities to be borne by the vessel hereby insured due to contact with another vessel or with aircraft or with any fixed or floating object, or due to fire; as well as the expenses incurred with Underwriters' authorization to resist claims by third parties.

The indemnity to be borne by vessel will be paid by Underwriters subject to a deduction of a franchise or Italian Lire 5,000. However should the total amount of indemnity and expenses as per the paragraph above of this article be less than Italian Lire 50,000, Underwriters shall pay ninety-ninths of the amount itself.

One single occurrence giving rise to more than one claim by third parties will be object of one sole claim adjustment.

The Assured in agreement with Underwriters shall provide the security required to free the vessel from arrest consequent upon any of the abovementioned liabilities.

The present article applies also if the object damaged by contact or fire, for which the vessel hereby insured is liable, belongs to the same Owner as the vessel herself.

Risks excluded

5. — Warranted free from:

- Damages to hull and machinery attributable to lack of diligence in necessary maintenance by the Owner and/or by his employees, excluding those in charge of the vessel namely the Master, the Deck and Engine Officers, and the other crew members;
- War risks and consequences of the same;
- Gross negligence or fraud of the Master when Assured's privacy has been proved;
- Acts of Master or crew ashore;
- Any occurrence depending on violation of blockade, or contraband, or forbidden or clandestine trade;

- f) delle spese di svernamento, quarantena o stazione forzata quando non siano classificate in avaria comune;
- g) delle somme reclamate per qualsiasi ragione contrattuale od extracontrattuale da noleggiatori, caricatori, ricevitori, passeggeri, equipaggio, piloti, o da qualunque altra persona avente rapporto col carico o con la nave;
- h) dei danni reclamati per qualsiasi titolo da terzi per morte o danno alla integrità personale od alla salute di persone, qualunque ne sia la causa.

Art. 6. — In nessun caso la Società sarà tenuta a rispondere:

- a) degli effetti di qualsiasi determinazione dell'Assicurato verso i creditori ai sensi delle disposizioni limitative di responsabilità sancite dalla legge italiana o dei corrispondenti Istituti contenuti nelle altre legislazioni, ancorché si tratti di mutui o debiti per riparazioni d'avarie;
- b) delle spese inerenti a prestiti contratti in un porto di spedizione o di destinazione.

Nullità e decadenza

Art. 7. — Oltre che nei casi stabiliti dalla legge, l'Assicurato decade dai benefici dell'assicurazione:

- a) quando siano assicurate sotto qualsiasi titolo altre somme oltre quelle stabilite nella presente polizza, a meno che dette ulteriori assicurazioni siano state autorizzate per iscritto dalla Società;
- b) quando alla stipulazione della polizza l'Assicurato non abbia dichiarato per iscritto alla Società le ipoteche di cui è gravata la nave e quando non le abbia notificate entro quindici giorni dalla loro costituzione se fatte durante l'assicurazione.

Durata dell'assicurazione

Art. 8. — L'assicurazione a tempo ha effetto dal giorno ed ora indicati nella polizza, sino al termine stabilito.

Se allo scadere dell'assicurazione la nave si trova nel corso del viaggio, l'assicurazione stessa continua di pieno diritto fino all'esplo del giorno in cui la nave sia ancorata od ormeggiata nel porto definitivo di destinazione mediante un supplemento di premio calcolato proporzionalmente ai giorni del prolungamento del rischio.

Se la nave giunta a destino, procede alla riparazione di avarie a carico della Società, l'assicurazione continua per tutto il tempo delle riparazioni e l'Assicurato è tenuto al pagamento del premio supplementare, come sopra calcolato. In caso di perdita totale sotto il regime di questo prolungamento, rimarrà acquisito alla Società il premio complementare relativo ad un nuovo periodo annuale.

Art. 9. — L'assicurazione a viaggio ha effetto dal momento in cui la nave comincia a caricare merci, o non caricandone, dal momento in cui salpa l'ancora per partire, fino al momento in cui è ancorata od ormeggiata nel porto di destinazione indicato nella polizza e, se sbarca merci, sino al compimento della scaricazione ma non oltre la mezzanotte del decimo giorno a partire dalle ore 24 del giorno dell'arrivo, secondo l'ora legale del luogo. Se durante lo sbarco la nave carica merci, l'assicurazione cessa immediatamente.

Art. 10. — Nelle assicurazioni a viaggio, in caso di quarantena o di stazione forzata, l'assicurazione perdura fino al termine massimo di sei mesi dalla partenza per la quarantena o dalla data di inizio dello stazionamento: e l'Assicurato è tenuto al pagamento di un premio supplementare, in misura da convenirsi, per il periodo della quarantena o dello stazionamento. La quarantena scontata nel porto di destinazione fa parte del viaggio senza aumento di premio.

Il premio supplementare sopra indicato deve essere pagato allo scadere di ciascun mese.

L'Assicurato può, durante questa estensione dell'assicurazione, stornare il contratto per il futuro, facendone dichiarazione espressa e pagando il supplemento premio per tutto il mese in corso.

Art. 11. — L'assicurazione a viaggio continua ad avere pieno effetto fino all'arrivo della nave a destino, anche in caso di cambiamento forzato di via o di viaggio.

f) Expenses for winter laying up, quarantine or compulsory detention when the same are not classified in general average;

g) Sums claimed for any contractual or extra-contractual reason by charterers, shippers, receivers, passengers, crew, pilots, or by any other person having connection with cargo or vessel;

h) Damages claimed for any reason by third parties for death or personal injury or health, whatever the cause may be.

6. — In no case shall Underwriters pay for:

a) The consequences of any determination of Assured towards creditors in accordance with the regulations concerning the limitation of liability sanctioned by Italian law or by other legislations, even if concerning mortgages or debts for average repairs;

b) Expenses relative to loans contracted in a port of shipment or of destination.

Nullities and Voidance

7. — Other than in those cases established by law, the benefits of the policy are lost by the Assured:

a) When there are insured other sums of any nature other than those established in this policy, unless said further insurances have been authorized in writing by Underwriters;

b) When on drawing up this policy the Assured has not declared in writing to Underwriters the mortgages established on the vessel and when these have not been notified within fifteen days of their establishment if during the currency of the insurance.

Period of the insurance

8. — The time insurance has effect from the day and hour indicated in the policy, until the stated expiry.

Should on expiring of this policy the vessel be at sea, she will be held fully covered up to the expiring of the day in which the vessel is anchored or moored in final port of destination by means of an additional premium at pro-rata.

If the vessel on arrival at destination carries out repairs for account of Underwriters, this insurance shall remain in force for the whole period of repairs and the Assured shall be liable to pay the additional premium, as above. In case of total loss during the period of this continuation, Underwriters are entitled to the full premium for a new annual period.

9. — The voyage insurance has effect from the moment in which the vessel begins loading cargo, or if not loading from the moment in which anchor is weighed for sailing, up to the moment in which she is anchored or moored in the port of destination indicated in the policy, and if discharging cargo, up to completion of discharging but no later than midnight of the tenth day starting from midnight of the day of arrival, according to local time. If during discharging the vessel loads cargo, the insurance ceases immediately.

10. — In voyage insurances, in case of quarantine or compulsory detention, the insurance will last up to a maximum period of six months from sailing for quarantine or from the date of commencement of detention; and the Assured is liable to pay an additional premium to be agreed for the period of quarantine or detention. Quarantine in the port of destination is considered as part of the voyage without increase in premium.

The additional premium indicated above is to be paid at the expiry of each month.

During this extension of insurance, the Assured may cancel the contract for the future by making a clear statement to that effect and by paying the additional premium for whole running month.

11. — The voyage insurance continues to have full effect up to arrival of vessel at port of destination, even in case of compelled change of course or voyage.

Alienazione della nave

Art. 12. — L'alienazione della nave con annotazione sull'atto di nazionalità o sul registro di matricola e la cancellazione della matricola fanno cessare l'assicurazione dal giorno dell'annotazione.

La parte di premio da rimborsarsi sarà calcolata proporzionalmente ai giorni nei quali il rischio viene stornato.

Limite delle obbligazioni della Società

Art. 13. — Il limite di obbligazione della Società per ogni viaggio è costituito da un importo pari alla somma assicurata per fronteggiare i rischi di cui agli Art. 1, 2 e 3 e da un altro importo pari pure alla somma assicurata, per fronteggiare il rischio di cui all'Art. 4.

In deroga all'Art. 1914, secondo comma, del Codice Civile, le spese per evitare o diminuire il danno sono a carico della Società solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che la Società provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

Art. 14. — Nelle assicurazioni a tempo, od a premio legato per diversi viaggi, ogni viaggio darà luogo ad un regolamento distinto e separato, ed ogni regolamento sarà fatto come se vi fosse una polizza distinta per ciascun viaggio.

A tale effetto è convenuto che il viaggio comprende la traversata di andata e quella di ritorno (con una eventuale traversata intermedia in zavorra) oppure il trasporto consecutivo di due carichi. Sempre agli effetti del regolamento di eventuali danni, se la nave è assicurata a tempo, il periodo della scarica, fino a che non imbarca merci, e quello per cui la nave sosta in porto in attesa della caricazione è attribuito all'ultimo viaggio: il periodo di disarmo è considerato come un viaggio separato.

Valutazione della nave

Art. 15. — La valutazione attribuita alla nave nella polizza comprende, salvo indicazioni contrarie:

- a) lo scafo con tutti i suoi accessori, anche di rispetto, attrezzi, dotazioni e corredi;
- b) l'apparato motore ed i suoi elementi ausiliari;
- c) le vettovaglie, il combustibile ed ogni altra provvista.

Qualora nella polizza non sia indicato separatamente il valore degli elementi di cui alla lettera c), esso si intenderà compreso nella valutazione dello scafo.

Art. 16. — Le calderine, i molinelli, le grue, i verricelli, gli apparecchi del timone, le dinamo e le loro motrici, gli impianti radiotelegrafici e gli impianti frigoriferi saranno considerati come facenti parte dello scafo.

Premi ed accessori

Art. 17. — Tutti i premi, sia ordinari che integrativi, saranno pagati al domicilio della Società nei modi e termini convenuti nella presente polizza.

Art. 18. — In caso di perdita totale della nave, anche se in dipendenza di rischi che non siano a carico della Società, e in caso di abbandono, la Società, qualunque sia il periodo di rischio consumato, avrà il diritto al pagamento di tutti i premi previsti dalla polizza.

Art. 19. — In caso di fallimento dell'Assicurato o di concordato preventivo o di amministrazione controllata o di liquidazione coatta amministrativa o di mancato pagamento del premio, la Società ha facoltà di procedere allo storno del contratto. Lo storno deve essere notificato all'Assicurato mediante lettera raccomandata ed implica la rinuncia da parte della Società al residuo premio per il tempo a decorrere dal giorno dello storno.

Art. 20. — Le spese del contratto di assicurazione, i diritti di polizza, l'addizionale gestione e le tasse di quietanza, relativi tanto ai premi quanto alle indennità per danni, sono a carico dell'Assicurato.

Obblighi dell'Assicurato in caso di danni

Art. 21. — In ogni caso di avarie, sinistri o ricorso di terzi concernenti la presente assicurazione, l'Assicurato, appena avuta notizia, deve richiedere l'intervento della Società. Tutti i provvedimenti, le perizie, gli atti cautelativi e le azioni contro i terzi, e l'aggludicazione dei lavori

Sale of the vessel

12. — The sale of the vessel transcribed on the nationality act or in the register and the cancellation from the register will result in the termination of the insurance from the date of the transcription.

A pro-rata premium will be reimbursed.

Limits of Underwriters' obligations

13. — The limit of obligation of the Underwriters for each voyage is represented by an amount equal to the sum insured in respect of the risks as at articles 1, 2 and 3 and by another amount equal also to the sum insured, in respect of the risk as at article 4.

In accordance with Article 1914, second paragraph, of the Civil Code, the expenses for avoiding or diminishing the damage are to be borne by Underwriters only for that part which, together with the amount of the damage to be refunded, does not exceed the insured sum, even if the aim has not been reached, unless the Underwriters can prove that the expenses themselves were incurred inconsiderately.

14. — In time insurances or insurances with premium covering several voyages, each voyage shall give rise to a distinct and separate adjustment, and each adjustment shall be made as if there were a distinct policy for each voyage.

For this purpose it is agreed that the voyage includes the outward passage and the return passage (with an eventual intermediate passage in ballast) or consecutive transport of two cargoes. Always for the purpose of adjustment of eventual damages, if the vessel is time insured, the period of discharging, up to when cargo is loaded, and that for which the vessel remains in port waiting to load is attributed to the last voyage; laying up period is considered as a separate voyage.

Valuation of the vessel

15. — The valuation attributed to the vessel in this policy includes, unless otherwise indicated:

- a) the hull with all its fittings, also spare parts, gears, equipment and stores;
- b) the main engine and its auxiliaries;
- c) victuals, fuel oil and all other provisions.

Should the policy not indicate separately the value of the items as per letter c), the same shall be deemed to be included in the hull valuation.

16. — Auxiliary or donkey boilers, winches, cranes, windlasses, steering gear, generators and their motors, radio-telegraphic and refrigerating plants are deemed to be part of the hull.

Premiums and accessories

17. — All premiums, ordinary and additional, shall be paid at the domicile of the Underwriters in the manner and terms agreed in this policy.

18. — In case of total loss of the vessel, also if dependent on risks not covered by Underwriters, and in case of abandonment, the Underwriters — whatever the period of risk used — shall have the right to payment of all premiums provided for in this policy.

19. — In case of bankruptcy of Assured or deed of arrangement or controlled administration or forced administrative liquidation or failure to pay the premium, the Underwriters have faculty to cancel the contract. The cancellation shall be notified to the Assured by means of registered letter and implies renunciation on the part of the Underwriters of the remaining premium for the time starting from the day of cancellation.

20. — The expenses of the insurance contract, the policy duties, the additional fees and receipt taxes, relative both to premiums and to indemnity for damages, are to be borne by the Assured.

Obligations of Assured in case of damages

21. — In all cases of averages, casualties or third party claims concerning this policy, the Assured must on receipt of notice thereof immediately request the intervention of the Underwriters. All measures, surveys, cautionary acts and actions against third parties, and the

di riparazione dovranno essere disposti dall'Assicurato d'accordo colla Società o suoi Rappresentanti.

Art. 22. — L'Assicurato, in caso di sinistro o di avaria, deve, sotto pena del risarcimento dei danni, prendere le opportune misure di conservazione, salvaguardare i diritti verso terzi, provvedere al salvataggio o rilevamento della nave. La Società può intervenire agli stessi fini senza che per questo si possa ad essa opporre di aver fatto atto di possesso o di accettazione, di abbandono o di riconoscimento dei diritti della Società, l'Assicurato, e per esso il Comandante, non può per alcuna ragione rifiutare alla Società, che in caso di danno ne faccia richiesta, di far rimorchiare la nave assicurata e di provvedere alle necessarie riparazioni, salvo regolamento con l'Assicurato o chiunque possa spettare a termini di polizza.

Il rinvio delle riparazioni definitive dei danni a carico della Società non può aver luogo se non con il preventivo consenso della stessa.

Abbandono

Art. 23. — In conformità alle disposizioni di legge, l'abbandono alla Società può farsi nei casi:

- a) di mancanza di notizie della nave da almeno quattro mesi, e l'Assicurato è tenuto a giustificare con documento scritto l'ultima notizia ricevuta;
- b) di scomparsa o distruzione totale della nave dovuta ad avvenimento assunto in rischio dalla Società;
- c) di inabilità assoluta alla navigazione prodotta da avvenimento assunto in rischio dalla Società, che renda la nave irreparabile. E' ritenuta inabile alla navigazione la nave condannata per mancanza assoluta di mezzi di riparazione e purché sia accertato che essa non poteva, neanche mediante alleggerimento e rimorchio, trasferirsi in un altro porto ove esistessero tali mezzi, nè provvederli facendone richiesta altrove;
- d) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione sorpassa i tre quarti della valutazione attribuita alla nave in polizza.

All'effetto del computo dei tre quarti dovranno detrarsi dalle dette spese di riparazione le riduzioni dal vecchio al nuovo come stabilite nella presente polizza ed i contributi di avaria comune a favore della nave.

Dal computo suddetto sarà esclusa ogni altra spesa, e quindi anche le spese di rimorchio, di salvataggio, le spese di prestiti di cui all'Art. 307 del Codice della Navigazione, le paghe e panatiche dell'equipaggio, le spese per riparazioni provvisorie.

Qualora la nave venga condotta in altro luogo per eseguire le riparazioni, il computo dei tre quarti sarà stabilito coi criteri di cui sopra in base alle spese occorrenti per le riparazioni nel luogo ove venne a tal fine condotta.

Se la nave è stata riparata, l'abbandono non può più aver luogo ancorché il costo delle riparazioni abbia oltrepassato i tre quarti, restando impregiudicata l'azione di avaria a termini della presente polizza, sempre che la Società abbia assunto tale rischio.

Art. 24. — L'abbandono comprende inscindibilmente tutti gli elementi assicurati con la presente polizza.

Art. 25. — Il nolo, i premi di navigazione, i contributi o le sovvenzioni dello Stato ed i compensi di armamento non fanno parte dell'abbandono.

Art. 26. — Le paghe dell'equipaggio, le spese di rimpatrio, le spese per viveri, contributi per la Cassa invalidi e qualunque altra spesa concernente l'equipaggio, nonché le tasse, le imposte, i premi e le spese di assicurazione di qualsiasi natura, restano a carico dell'Assicurato. Conseguentemente le dette paghe e spese non dovranno in alcun caso sopportarsi dalla Società nella liquidazione del ricupero e qualora fossero state prelevate dal prodotto della vendita della nave o dei suoi avanzi dovranno essere reintegrate dall'Assicurato.

Questa disposizione si applica anche quando non vi sia nolo salvato o ricavato in anticipo, nè sovvenzione dello Stato od altri compensi di armamento.

Delle avarie

Art. 27. — Nella liquidazione dell'Indennità a carico della Società sono soltanto ammesse:

awarding of the repair work should be arranged for by Owner in agreement with Underwriters or their representatives.

22. — In case of casualty or average, the Assured must take all necessary steps to preserve the subject matter insured, to safeguard all rights against third parties, to salve or to rescue the vessel. In the event of non-compliance with the above the Assured shall lose his rights under this policy. The Underwriters shall have liberty to intervene for the same purposes as above without possibility of this fact giving rise to opposition for having proceeded with act of possession or acceptance, of abandonment or recognition of the rights of the Underwriters. The Assured, and Master on behalf of the same, can for no reason refuse the Underwriters request in case of damages to tow the vessel insured and to arrange for the necessary repairs, save adjustment with the Assured or whoever might have rights within the terms of this policy.

The postponment of permanent repair of damages covered by Underwriters cannot take place unless with prior consent of the same.

Abandonment

23. — In accordance with requirements of law, abandonment may be made to the Underwriters in case of:

- a) Lack of news of the vessel for at least four months, and Assured is bound to justify with written document the last news received;
- b) Disappearance or total destruction of the vessel due to an accident covered by Underwriters;
- c) Absolute inability to navigate caused by an accident covered by Underwriters, and which renders the vessel unrepairable. A vessel is deemed unable to navigate when she is condemned due to absolute lack of repair means and provided that it be ascertained that the vessel was unable, even by lightening and towing, to proceed to another port having such means of repairs or provide herself with such means from elsewhere;
- d) When the total amount of expenses for repairs exceeds three-quarters of the policy value of the vessel.

For the purpose of calculating the three quarters, there should be subtracted from said repair expenses the reduction of new for old as provided for in this policy and the contributions for general average in favour of the vessel.

All other expenses are to be excluded from the above calculation, and thus also expenses for towage, salvaging, expenses for loans as per Art. 307 of the Navigation Code, crew's wages and victualling expenses for temporary repairs.

Should the vessel be taken to another place for carrying out repairs, the calculation of the three-quarters shall be established with the criteria as above on the basis of the expenses necessary for the repairs in the place where she was taken for this purpose.

If the vessel has been repaired, the abandonment can no longer take place even if the cost of repairs has exceeded the three-quarters, but the Assured shall keep his rights to claim a partial loss provided that such loss is covered by Underwriters.

24. — Abandonment must include all items covered under this policy.

25. — Freight, navigation premiums, contributions and State subventions and Owner's compensations do not form part of the abandonment.

26. — Crew's wages, repatriation expenses, victualling expenses, payments to the Sick Fund and any other expenses concerning the crew, as well as taxes, income tax, premiums and expenses for insurance of any nature are to be borne by the Assured. Consequently said wages and expenses should in no case be borne by Underwriters in the adjustment of the claim and should they have been deducted from the proceeds of the sale of the vessel or its remains, they shall be reimbursed by the Assured.

This provision is applied even when no freight has been saved or paid in advance, nor State subvention or other Owner's compensations.

Claims

27. — In the adjustment of claims to be borne by Underwriters only the following is admitted:

- a) le spese effettive di riparazione e quelle accessorie rese necessarie dalle stesse;
- b) le spese per la sostituzione degli oggetti perduti o resi inservibili a causa di avvenimenti assunti in rischio dalla Società.

Art. 28. — La Società rimborserà le spese di cui all'articolo precedente, in proporzione della somma assicurata, e sotto deduzione delle franchigie e delle riduzioni stabilite per l'avaria particolare nelle « Condizioni particolari ». Le spese per rilevare la nave investita, per estinguere un incendio scoppiato a bordo, ed in generale per il salvataggio della nave assicurata verranno rimborsate, sempre a pro-rata della somma assicurata, senza deduzione di alcuna franchigia, anche quando la nave sia assicurata franco di avaria; però i danni riportati e gli oggetti sacrificati pel rilevamento o per l'estinzione dell'incendio, sono considerati come avarie e come tali soggetti alla franchigia ed alle deduzioni dal vecchio al nuovo previste per l'avaria particolare.

Ad ogni fine previsto dalla polizza, il computo della età sia per lo scafo che per l'apparato motore verrà fatto per periodi di anni interi, intendendosi l'anno iniziato come finito.

Art. 29. — Le paghe, le panatiche ed ogni altra spesa per l'equipaggio saranno sempre a carico dell'Assicurato salvo il disposto degli Artt. 32 e 33 e tranne il caso di ammissione in avaria comune.

Art. 30. — Le spese di riparazione non saranno soggette a riduzione per differenza dal vecchio al nuovo a meno che si tratti di spese riguardanti la sostituzione di organi completi dello scafo o della macchina ovvero di parti di macchina o di scafo soggette ad una usura maggiore di quella normale della nave. In questi casi la riduzione sarà ragguagliata a quel maggior valore che acquisterà la nave, da stabilirsi d'accordo fra le parti ed in dilletto da un Collegio Arbitrale.

Sulle catene di ancoraggio per navi di età superiore a cinque anni si calcolerà una riduzione di 1/6; per i cavi, attrezzi e dotazioni di bordo tale detrazione sarà sempre di 1/3.

Nel caso d'immissione della nave in bacino per riparazione di avarie a carico della Società, se l'Armatore provvede alla pittura della carena, la spesa di fitto del bacino per il periodo di tempo occorrente per tale pittura e quelle accessorie di immissione, saranno ripartite fra Società ed Assicurato proporzionalmente in ragione della età della carena, in base alla sua durata media stabilita in mesi sei col limite massimo a carico dell'Assicurato pari alla metà tanto della spesa di fitto del bacino per le prime 24 ore come delle spese accessorie di immissione.

La spesa per la pittura della carena, quando sia resa necessaria dalla permanenza della nave in bacino, verrà ripartita fra Società ed Assicurato proporzionalmente in ragione dell'età della carena in base alla sua durata come sopra stabilito in mesi sei.

Art. 31. — In nessun caso la Società sarà tenuta a rispondere dei danni non riparati anteriormente alla perdita della nave, anche se le riparazioni fossero state concordate con la Società, e neppure quando il relativo costo, presuntivo o transattivo, fosse stato consensualmente determinato. Se l'importo fosse già stato pagato all'Assicurato, esso dovrà detrarsi dall'indennità che gli è dovuta.

Art. 32. — Quando la nave colpita da avarie a carico della Società si trovi in un porto ove le riparazioni sarebbero impossibili o troppo dispendiose, l'Assicurato, o per esso il Comandante, è obbligato, quando la Società lo richiama, a condurre la nave, occorrendo anche al rimorchio, in un porto ritenuto dalla Società più conveniente e la Società stessa continuerà a correre il rischio senza aumento di premio. A tal fine il Comandante dovrà usare ogni possibile diligenza per il compimento del viaggio, prendendo gli opportuni accordi con la Società od i suoi Rappresentanti, ed eseguendo soltanto quelle riparazioni che siano di assoluta necessità per la traversata.

Durante questo tragitto, quando esso sia al di fuori dell'itinerario della nave, le spese per paghe e panatiche dell'equipaggio, quelle eventuali di rimorchio e quelle per combustibile o consumi di macchina, saranno a carico della Società.

- a) Actual repair expenses and incidental expenses rendered necessary by the same;
- b) Expenses for replacing lost objects or those rendered useless on account of the occurrences covered by this policy.

28. — Underwriters shall reimburse the expenses as at the above article, in proportion with the sum insured, and after deduction of the franchises and of the reductions established for particular average in the « Particular Conditions ». The expenses for rescuing the collided vessel, for extinguishing a fire which has broken out on board, and in general for the salvaging of the vessel hereby insured will be reimbursed, always at pro-rata of the sum insured, without deduction of any franchise, even if vessel is insured free of average; however the damages sustained and the objects sacrificed to rescue or to extinguish the fire are considered as average and as such are subject to the franchise and to the deductions of new for old provided for by particular average.

For all purposes provided for in this policy, the calculation of age both for hull and for machinery shall be done for periods of whole years, the year begun being deemed as finished.

29. — Wages, victualling and all other expenses for the crew shall always be borne by the Assured save the provisions of Art. 32 and 33 and except for the case of admission in general average.

30. — Expenses for repairs are not subject to reduction due to difference from new for old unless they are expenses concerning the renewal of complete parts of the hull and machinery or of machinery and hull parts subject to higher degree of wear and tear than that normal for the vessel. In these cases the reduction will be adjusted with the increase in value acquired by the vessel, to be established in agreement between the parties and falling this by an Arbitration Committee.

There is to be calculated for anchor chains of vessels more than five years old a reduction of 1/6; for ropes, gear and equipment on board said reduction is always 1/3.

In the event of drydocking the vessel for average repairs payable by Underwriters, if the Owner arranges for painting the bottom, the expense for drydock duties for the period of time necessary for said painting and incidental drydocking expenses shall be shared between Underwriters and Assured in proportion to the age of the bottom painting, on the basis of its average duration which is established as six months with maximum limit to be borne by the Assured equal to half the expenses for drydock duties for the first 24 hours and of the incidental drydocking expenses.

The expenses incurred for bottom painting when rendered necessary by the stay of the vessel in drydock shall be shared between Underwriters and Assured in proportion to the age of the bottom painting on the basis of its duration established as above in six months.

31. — In no case shall Underwriters be liable for damages not repaired prior to loss of the vessel, even if the repairs had been agreed with Underwriters, and not even when the relative cost, presumed or settled has been determined in agreement. If the amount has already been paid to the Assured, this must be deducted from the indemnity due to him.

32. — When the vessel sustaining averages payable by the Underwriters is in a port where repairs would be impossible or too expensive, the Assured, or the Master on behalf of the same, is obliged, when requested by Underwriters, to take the vessel, if necessary also under tow, to a port considered by Underwriters as more convenient and Underwriters themselves will continue to run the risk without increase of premium. For this purpose the Master shall use every possible diligence for effecting the voyage, in agreement with the Underwriters or their representatives, and carrying out only those repairs absolutely necessary for the passage.

During this passage, when outside the vessel's normal itinerary, the expenses for crew's wages and victualling, eventual towage expenses and those for fuel oil and engine consumptions, shall be borne by the Underwriters.

The same expenses are paid, after vessel is repaired, also in respect of the return voyage up to the point in which the vessel resumes her own itinerary for carrying

Le stesse spese vengono risarcite, dopo riparata la nave, anche nel viaggio di ritorno fino al punto in cui la nave riprende il proprio itinerario per lo svolgimento della spedizione iniziata anteriormente all'avvenimento, però se la nave procede ad operazioni commerciali, le spese suddette non sono più dovute dalla Società dal momento dell'inizio di tali operazioni.

Art. 33. — Durante il tempo in cui la nave staziona nel porto di rilascio in attesa di mezzi di rimorchio o di assistenza o dell'arrivo di mezzi occorrenti per le riparazioni e, se queste siano provvisorie, anche nel periodo della loro esecuzione, le paghe e panatiche dell'equipaggio, quando non siano ammesse in avaria comune, stanno a carico della Società.

Durante l'esecuzione dei lavori definitivi in porto di rilascio, le paghe e panatiche dell'equipaggio non sono a carico della Società, salvo il caso di ammissione in avaria comune.

Si considera porto di rilascio anche quello di spedizione, quando la nave, dopo essere partita in buono stato, vi ritorna per riparare avarie incontrate.

Art. 34. — La Società pagherà a pro-rata della somma assicurata, il contributo d'avaria comune risultante a carico della nave secondo il relativo Regolamento, senza deduzione di alcuna franchigia.

Saranno riconosciuti dalla Società i Regolamenti di avaria comune fatti a termini di legge ed in conformità alle clausole speciali pattuite nelle polizze di carico e nel contratto di noleggio. Nel Regolamento fatti in via amichevole, la nomina del liquidatore in rappresentanza della nave avverrà su designazione della Società.

Nel computo dell'indennizzo dovuto dalla Società in tema di avaria comune, saranno riconosciute le stesse riduzioni dal vecchio al nuovo applicate nel Regolamento di avaria comune.

Per il conguaglio dei contributi espressi in valuta diversa da quella della polizza, sarà normativo il cambio vigente nel luogo e nel giorno del compimento della spedizione. Tale cambio sarà applicato anche per il computo dell'eventuale scoperto di assicurazione.

In deroga al disposto dell'Art. 536 del Codice della Navigazione, per le spese ed i danni di avaria comune non consistenti in perdite o danni materiali alla nave assicurata, la Società risponde per la sola quota proporzionale a carico della nave, con esclusione delle quote a carico degli altri partecipanti alla spedizione o al viaggio contributivo.

Pagamento delle indennità

Art. 35. — La Società pagherà le indennità a suo carico entro 30 giorni dalla data di presentazione di tutti i documenti giustificativi necessari, salvo i casi di sospensione della liquidazione e del pagamento previsti dalla presente polizza o dalla legge.

Art. 36. — Nei casi di sinistro, nei quali l'Autorità procede ad inchiesta per l'accertamento delle eventuali responsabilità, il regolamento dell'indennità, che potesse essere dovuta dalla Società, resta sospeso fino a chiusura dell'inchiesta, sempreché questa sia diretta ad accertare responsabilità personali dell'Assicurato, o se gli atti sono passati all'Autorità giudiziaria penale, o se comunque vi è denuncia penale, resta sospeso fino a pronuncia definitiva del Magistrato penale, sempreché l'azione penale riguardi personalmente l'Assicurato.

Art. 37. — Al rimborso di una perdita od avaria, la Società avrà facoltà di compensare le rate di premio non scadute sulla polizza per la quale paga il danno.

Contestazioni

Art. 38. — Qualunque sia il domicilio dell'Assicurato, suoi cessionari od aventi causa, il Foro competente in caso di controversie è nel luogo di emissione della polizza, e questa competenza territoriale non può essere derogata neppure per ragione di connessione o continenza di causa.

In mancanza di elezione di domicilio, tutte le notificazioni in dipendenza della presente polizza saranno fatte alla Cancelleria del Tribunale come sopra competente.

out the shipment commenced prior to the occurrence; however if the vessel proceeds with commercial operations, the above expenses are no longer due by Underwriters from the time of commencement of the said operations.

33. — During the time in which the vessel stays in a port of refuge waiting for towage means or for assistance or for the arrival of means necessary for the repairs and, if these are temporary, even during the period of their execution, crew's wages and victualling, when not admitted in general average, are to be borne by the Underwriters.

During the carrying out of permanent repairs in a port of refuge, crew's wages and victualling are not to be borne by Underwriters, unless in the case of admission in general average.

A port of refuge is also considered that of shipment when the vessel, after having sailed in satisfactory condition, returns there for repairing damages sustained.

34. — The Underwriters shall pay at pro-rata of the sum insured, the general average contribution due by the vessel in accordance with the relevant Adjustment, without deduction of any franchise.

The Underwriters shall accept general average Adjustments drawn up in accordance with law and with the special clauses agreed in the bills of lading and in the charter party. In the Adjustments drawn up by amicable agreement, the appointment of the Average Adjuster representing the vessel shall be made under designation of the Underwriters.

In calculating the indemnity due by Underwriters under general average, there will be allowed the same reductions of new for old as applied in the general average Adjustment.

For the payment of contributions expressed in foreign currency different from that of the policy, there shall be applied the rate of exchange prevailing in the place and on the day of completion of shipment. This rate of exchange is to be applied also for calculation of the eventual uninsured amount.

In derogation with the provisions of Art. 536 of the Navigation Code, for general average expenses and damages not consisting in loss or material damages to the vessel hereby insured, the Underwriters are liable only for the proportion due by the vessel, excluding any proportion due by other parties participating in the shipment or in the contributive voyage.

Payment of indemnities

35. — The Underwriters shall pay the indemnities due by them within 30 days from the date of presentation of all necessary supporting documents, except in cases of suspension of settlement and of payment provided for by this policy or by law.

36. — In the event of casualty where the Authorities carry out enquiries for ascertaining eventual liabilities, the adjustment of the indemnity which might be due by Underwriters is suspended until the closing of the said enquiries, provided that the same have the purpose of ascertaining personal liabilities of the Assured, and if the matter is placed before the Penal Authorities, or if in any case there is a penal charge, said adjustment is suspended until the final decision of the penal Judge, provided that the penal action concerne the Assured personally.

37. — In reimbursing a loss or damage, the Underwriters have the faculty to compensate premium instalments not yet due in respect of the policy under which the claim is paid.

Disputes

38. — Whatever may be the residence of the Assured, his assignees or legal representatives, the competent Court in case of disputes is in the place where the policy has been issued, and this territorial competence cannot be derogated not even for reasons of consolidation of action.

Failing the election of domicile, all notifications relative to this policy shall be made to the Chancery of the competent court as above.

(In case of discrepancy between the Italian and English wording of the policy the Italian wording shall prevail).