

M A R C H É

pour la fourniture de SIX NAVIRES de CHARGE à VAPEUR,
en acier, de 2.850 tonnes environ de Port en Louré.-

Entre :

La Compagnie des "CHARGEURS FRANÇAIS", PLISSON & Cie, Société en commandite par actions dont le siège est à PARIS, 27, rue de Mogador, représentée par Monsieur Ernest PLISSON, son Gérant, et dénommée " l'ARMATEUR " dans le présent marché,

d'une part,

Et,

Les "CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS", Société Anonyme dont le siège est à PARIS, 53, rue de Mogador, représentée par Monsieur Félix ZIEGEL, leur Vice-Président, et Monsieur -Alfred THOMÉ, leur Administrateur-délégué, et dénommés " le CONSTRUCTEUR " dans le présent marché,

d'autre part,

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE I

IMPORTANCE de la FOURNITURE

Le CONSTRUCTEUR s'engage à construire dans ses Chantiers de Blainville, près de CAEN, pour le compte de l'ARMATEUR, qui accepte : SIX NAVIRES de CHARGE à VAPEUR, aux clauses et conditions stipulées ci-après :

ARTICLE II

DESCRIPTION de la FOURNITURE

Les navires auront les dimensions sui-
vantes :



- Longueur entre perpendiculaires	81 m 63
- Largeur hors membrures	12 m 10
Creux sur quille	6 m 05 7 m 25
- tirant d'eau correspondant sous tôle quille environ	5 m 55
- Port en lourd au franc-bord d'été	2850 T.
- Puissance de la machine indiquée	1100 HP

Ils seront munis chacun d'une machine à triple expansion ayant les dimensions approximatives suivantes :

460 mm X 760 mm X 1250 mm
960 mm

et auront chacun deux chaudières multitubulaires ayant les dimensions approximatives suivantes :

- diamètre	4 m 06
- longueur	3 m 30
- vitesse aux essais en pleine charge	9 nœuds,

Ils seront conformes aux plans et spécifications annexés au présent marché et revêtus de la signature des parties contractantes.

Ils seront construits suivant les règles et sous la surveillance spéciale des Sociétés de Classification du Bureau VERITAS et du LLOYD'S REGISTER of BRITISH and FOREIGN SHIPPING, afin d'obtenir la plus haute cote pour la coque.

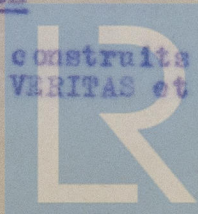
Toutes les installations devront satisfaire aux prescriptions de la loi du 17 Avril 1907 (Sécurité de la Navigation), aux décrets rendus pour son application, ainsi qu'à toutes les lois et tous décrets qui pourraient être promulgués avant la livraison des vapeurs, et ils devront également être conformes aux règlements du Board of Trade.

Les navires seront également conformes au plan d'ensemble et aux spécifications joints au présent marché, les quels serviront de règle aux constructeurs pour l'accomplissement de leurs engagements.

ARTICLE III

SURVEILLANCE

Les navires seront construits sous la surveillance spéciale des Experts du Bureau VERITAS et du LLOYD'S



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

REGISTER, lesquels auront le droit de rebuter, dans les ateliers du Constructeur ou dans ceux de ses sous-traitants, tout travail et toute matière qui ne seraient pas conformes à la spécification ou aux règlements de leur société pour obtenir la première cote pour la coque. Ils pourront exiger le remplacement, aux frais du CONSTRUCTEUR, de tout objet ou matière fournis par lui et qui auraient été rebutés.

Pendant toute la durée de la construction, l'ARMATEUR aura le droit de faire surveiller le travail par des représentants choisis par lui. Cette surveillance ne saurait dans aucun cas, être une dérogation à la responsabilité du Constructeur qui devra fournir aux agents de l'ARMATEUR tous les éléments nécessaires à l'exercice de leur contrôle.

Les agents auront le droit de rejeter et de faire retirer du navire toutes pièces, appareils, machinerie et matières qui pourraient être défectueuses ou ne pas concorder avec les descriptions ou spécifications contenues ou mentionnées dans le présent marché.

Tous les frais de surveillance des deux sociétés de Classification, tant dans les chantiers du CONSTRUCTEUR, que chez les sous-traitants, sont à la charge du CONSTRUCTEUR. Il est entendu, cependant, que les réceptions de matériaux en usine seront faites seulement par un registre de classification, si le CONSTRUCTEUR le désire; il devra s'entendre avec les Registres à cet effet.

ARTICLE IV

ASSURANCE

Pendant toute la durée de la construction, le CONSTRUCTEUR SERA responsable, vis-à-vis de l'ARMATEUR, des risques d'incendie, de lancement, d'essais sur place, de séjour à flot et de tous autres risques quelconques.

Le CONSTRUCTEUR sera tenu, en conséquence, de faire assurer et de maintenir assurés à ses frais, jusqu'au départ du chantier, contre les risques susvisés, par des Compagnies d'Assurance de premier ordre et notoirement solvables agréées par l'ARMATEUR (cet agrément n'engageant en rien la responsabilité de ce dernier), les navires et tous les matériaux destinés aux navires, que ceux-ci soient incorporés aux navires, ou qu'ils se trouvent dans le chantier ou partout ailleurs.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

W11-0059 3/11

A toute époque, l'Armateur pourra demander la justification du paiement régulier des primes d'assurance et une copie certifiée de la police.

Les polices d'assurances devront couvrir les sommes correspondant à la valeur des navires au fur et à mesure de leur construction, et à la valeur, à l'achèvement, du travail et des matériaux approvisionnés, sans que cette valeur soit inférieure au prix du marché majoré de 10 % (dix pour cent).

Ces polices seront faites au nom du Constructeur, mais elles spécifieront qu'en cas de sinistre entraînant la perte totale des navires ou des constructions, le bénéfice de l'assurance sera transféré de plein droit à l'Armateur et versé directement entre ses mains, jusqu'à concurrence des acomptes versés par lui au Constructeur, majorés d'un intérêt de 8,75 % jusqu'à la fin du remboursement effectif.

En cas de dommages survenant avant la livraison, autres que la perte totale des navires ou des constructions, et affectant soit les navires, soit les matériaux à eux destinés, le Constructeur effectuera les réparations nécessaires, à ses propres frais, toujours sous la surveillance spéciale du Bureau Veritas et du Lloyd's Register, et il recevra toutes les sommes qui pourront être recouvrées sur les polices d'assurances. L'Armateur recouvrant les assurances, comme il est dit ci-dessus, toute différence en moins sera supportée par le Constructeur, toute différence en plus bénéficiera à ce dernier.

ARTICLE V

CONDITIONS de RECETTE

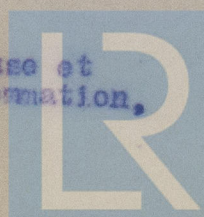
Les navires ne seront considérés comme terminés et livrés qu'après une inspection générale faite contradictoirement par les représentants accrédités de l'Armateur, d'une part, et le Constructeur, d'autre part, inspection dont les résultats seront consignés dans un procès-verbal constatant l'achèvement des travaux, et après qu'ils auront satisfait aux essais de recette décrits à l'article suivant.

ARTICLE VI

ESSAIS de RECETTE

Les essais de recette sont au nombre de deux, savoir :

- un essai de vitesse et
- un essai de consommation.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

effectués pour chaque navire en pleine charge avec un tirant d'eau correspondant, c'est-à-dire au port ou lourd de : 2.850 tonnes environ. Les navires seront présentés aux essais avec une carène propre.

La durée du premier essai sera de six heures.

Au cours de cet essai, par mer et temps moyens, la vitesse résultant du nombre de tours moyen mesuré au compteur et de l'avance par tour mesurée sur une base reconnue, parcourue conformément aux conditions réglementaires de la Marine Militaire, ne devra pas être inférieure à 9 noeuds. La consommation de charbon sera mesurée à titre de renseignement.

La durée du second essai sera également de six heures. Au cours de cet essai, l'allure de la machine sera réglée de façon à réaliser une vitesse moyenne de 9 noeuds.

La consommation du charbon ramenée par le calcul⁽¹⁾ à celle correspondant à une vitesse de 9 noeuds ne devra pas dépasser un poids de 75 kgs. par mille parcouru pour la machine principale et les machines de servitude, tout compris, notamment la dynamo et le servo-moteur.

Pendant les divers essais, le Constructeur sera responsable du personnel mécanicien chargé des machines, -chaudières et appareils auxiliaires, qui sera fourni par lui.

Le personnel de pont pour les essais, ainsi que les matières premières, seront fournis par l'Armateur et à ses frais, jusqu'à la livraison. Le Constructeur aura à sa charge les frais de lestage, de délestage, de remorquage, pilotage, entrée et sortie des ports.

Indépendamment des essais de vitesse et de consommation, il sera fait, dans le port ou à la mer, un essai de tous les appareils mécaniques dépendant de la coque, appareils de mouillage, guindeaux, pompes, etc ...

Par dérogation à ce qui précède et en vue d'économiser au Constructeur les frais de lestage et autres, l'Armateur s'engage, à moins de circonstances indépendantes de sa volonté, à affréter les vapeurs ou minéral pour chargement à Caen, ce qui leur permettrait de faire leurs essais en sortant de ce port.

(1) Pour cette correction, on admettra que la consommation par mille parcouru est proportionnelle au carré de la vitesse.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

Les frets encaissés seraient pour le compte de l'Armateur qui aurait à supporter les frais d'équipage, d'assurance et de charbon, et tous autres frais comme il est dit ci-dessus.

ra le droit de faire embarquer la qualité de charbon qu'il préférera.

PENALTES & REBUTS

Si la vitesse dans l'essai prévu à l'article précédent, n'atteint pas 9 noeuds, les navires pourront être rebutés.

Si la consommation de charbon mesurée dans l'essai ci-dessus dépasse 75 Kgs. par mille parcouru, le Constructeur subira une pénalité de Fra.: 1.000.- par hectogramme de charbon brûlé en plus.

Au-delà d'une consommation de 25 Kgs. de charbon par mille parcours, les navires pourront être rebutés.

En cas de rebut pour une cause quelconque, le Constructeur remboursera intégralement à l'Armateur les sommes reçues de ce dernier à titre d'acomptes, majorées d'un intérêt de 8,75 % pour la période écoulée entre le jour du paiement et le jour du remboursement.

DELAIS

Le Constructeur garantit que le premier navire sera présenté en recette le Premier Mars 1925. L'Armateur pourra refuser d'en prendre livraison avant cette date.

Les navires suivants seront présentés en
recette successivement à des intervalles de deux mois, c'est-
à-dire :

- Le 2ème navire	.....	le premier mai 1925.
- Le 3ème navire	.....	le premier juillet 1925.
- le 4ème navire	.....	le premier septembre 1925.
- le 5ème navire	.....	le premier novembre 1925.
- le 6ème navire	.....	le premier janvier 1926.

ARTICLE IXPLANS et DOCUMENTS

Au moment de la livraison de chaque navire le Constructeur remettra à l'Armateur :

1°) les documents demandés par la Commission de Surveillance, pour obtenir le permis de navigation;

2°) les certificats du Bureau Veritas et du Lloyd's Register constatant que le navire a reçu la cote spécifiée;

3°) un jeu de plans, conforme à l'exécution, en cinq exemplaires;

4°) un petit modèle;

5°) certificats du Veritas pour les ancres, chaînes, câbles d'acier, etc ...

En outre, le Constructeur remettra à l'Armateur, à l'achèvement des six navires, un jeu de plans établis sur toile à calquer et conformes à l'exécution.

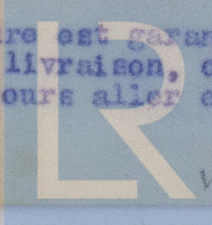
ARTICLE XMACHINES & CHAUDIÈRES

Le Constructeur aura le droit de mettre à bord des machines et chaudières, appareils auxiliaires, accessoires de coque, etc ..., provenant de la liquidation des stocks de la Marine Marchande, pourvu qu'ils soient absolument neufs.

Ces appareils, qui étaient pour la plupart destinés aux vapeurs type "Marie-Louise", devront être entièrement revus, les machines devront être démontées et remontées sous la surveillance du Bureau Veritas. Quant aux chaudières, elles devront être également acceptées par le Bureau Veritas. De plus, il est formellement convenu que Monsieur BOYE, étant entendu qu'il doit faire connaître sa décision à ce sujet, au plus tard, le 15 Mars 1924, se réserve le droit de rebouter les machines ou chaudières qui ne paraîtraient pas devoir convenir.

ARTICLE XIGARANTIE

La fourniture est garantie par le Constructeur pendant six mois après la livraison, ou au plus tard à la fin du premier voyage de long-cours aller et retour, sous la



réserve que ce retour n'aura pas lieu plus de neuf mois après la livraison du bateau aux Armateurs (sauf cas de force majeure provenant d'avaries) contre tous défauts de main-d'œuvre et tous vices cachés de matières.

Cette garantie est expressément et uniquement limitée au remplacement gratuit ou à la modification gratuite par le Constructeur, de la pièce ou partie de pièce reconnue défectueuse par défaut de main d'œuvre ou vice de matière, le Constructeur étant exonéré, par cela même, de toute responsabilité quelconque. Les remplacements et les modifications seront faits aux frais du Constructeur, par les soins de l'Armateur, ou du Constructeur lui-même, au choix de l'Armateur.

xPendant la durée de cette garantie, le constructeur aura le droit de conserver à bord un mécanicien de garantie, qui sera payé et nourri par l'Armateur, aux mêmes conditions que les chefs mécaniciens de ses navires de même classe; il sera placé sous les ordres du capitaine et soumis à la discipline du bord.

Il est convenu que la présence de ce mécanicien de garantie n'entraîne pas d'autre responsabilité pour le Constructeur que celle dont il vient d'être question.

D'une manière générale, en cas de contestation, --l'Armateur devra faire la preuve que l'avarie est imputable à la garantie.

ARTICLE XII

PRIX DE LA FOURNITURE



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

W1011-0059 8/11

Le prix serait ajusté en conséquence, lors du paiement de l'acompte de livraison.

ARTICLE XIII

DETERMINATION DU PORT EN LOURD REEL

Les poids compris dans le port en lourd comprendront le charbon de soute, l'eau douce, l'eau alimentaire, le poids de l'équipage, de ses bagages, des vivres et des fournitures qui lui sont destinées.

L'évaluation du port en lourd se fera par relevé des tirants d'eau du navire lège et du navire au franc bord d'été, et lecture sur l'échelle de charge. Ces chiffres pourront être corrigés par la détermination exacte des poids étrangers à bord.

ARTICLE XIV

JAUGE

Le Constructeur devra s'attacher à réduire la jauge nette de chaque navire au minimum. Dans tous les cas la chambre des machines et la chaufferie devront avoir une capacité cubique suffisante pour assurer la réduction de 32 % prévue par la loi sur la jauge.

ARTICLE XV

MODIFICATIONS AUX PLANS & SPECIFICATIONS

Les Armateurs auront le droit de réclamer des changements ou additions à la coque et à la machine, pourvu que ces changements ou additions n'altèrent pas les dispositions générales, les plans ou les spécifications dans de trop grandes proportions. Si ces modifications conduisent à une altération dans le prix ou la portée en lourd, la modification de prix correspondante sera établie d'accord entre le Constructeur et l'Armateur qui aura le droit de supprimer tel travail ou article prévu, à titre de compensation. On tiendra compte, s'il y a lieu, des délais supplémentaires occasionnés par ces travaux.

De même, les modifications qui pourraient survenir du fait d'un changement éventuel dans les règlements ou lois, donneraient lieu à une modification correspondante de prix et délai.

ARTICLE XVI

PAIEMENTS

Le paiement aura lieu pour chaque navire, en six termes comme suit :

© 2020

Lloyd's Register
Foundation

- 1er terme : 10 % à la commande,
- 2ème terme : 20 % après montage des membrures,
- 3ème terme : 20 % quand la moitié du poids de la coque métallique sera montée sur cale,
- 4ème terme : 20 % au lancement,
- 5ème terme : 20 % à la présentation en recette,
- 6ème terme : 10 % à l'expiration du délai de garantie.

le tout conformément aux délais de livraison prévus à l'Article VIII, c'est-à-dire que les paiements devront, pour chaque navire, être effectués au plus tôt aux dates ci-dessous :

	(1° Nav.)	(2° Nav.)	(3° Nav.)	(4° Nav.)	(5° Nav.)	(6° Nav.)
2ème terme	(1/ 7/24)	(1/ 8/24)	(1/ 9/24)	(1/ 11/24)	(1/ 2/25)	(1/ 3/25)
3ème terme	(1/ 9/24)	(1/ 10/24)	(1/ 11/24)	(1/ 1/25)	(1/ 4/25)	(1/ 5/25)
4ème terme	(1/ 11/24)	(1/ 12/24)	(1/ 3/25)	(1/ 5/25)	(1/ 7/25)	(1/ 9/25)
5ème terme	(1/ 3/25)	(1/ 5/25)	(1/ 7/25)	(1/ 9/25)	(1/ 11/25)	(1/ 1/26)
6ème terme	(1/ 9/25)	(1/ 11/25)	(1/ 1/26)	(1/ 3/26)	(1/ 5/26)	(1/ 7/26)

Tous ces paiements devront être faits à Paris, à réception d'un certificat de Monsieur BOYD ou du Bureau Veritas attestant que le travail est avancé au stade de la construction correspondant au paiement réclamé; le Constructeur s'engage à donner chaque fois à l'Armateur, un préavis d'une quinzaine de jours, et l'Armateur à effectuer le paiement dans les huit jours suivant la constatation du droit au paiement.

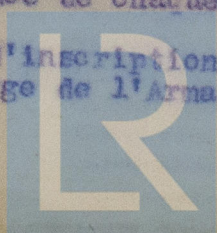
Les pénalités diverses prévues aux Articles précédents pourront être retenues par l'Armateur sur les acomptes non encore dus, et avant paiement desquels lesdites pénalités auront été reconnues applicables.

ARTICLE XVII

GARANTIE HYPOTHECAIRE.

Pour garantir l'Armateur contre toute éventualité, le Constructeur, outre le bénéfice des Assurances prévu par l'Article IV, confère, dès à présent, à l'Armateur, le droit à la garantie hypothécaire prévue par les Articles V & VI de la loi du 10 juillet 1895, sur chacun des navires en construction et les matériaux qui leur sont destinés, tels qu'ils sont compris dans les polices d'assurances. A cet effet, il s'engage à fournir à l'Armateur, si celui-ci le désire, lors du préavis prévu pour chaque paiement à l'Article XVI, tous renseignements et signatures nécessaires pour faire inscrire son hypothèque à la Douane, à concurrence de chaque versement effectué.

Les frais d'inscription et de radiation d'hypothèques, seront à la charge de l'Armateur.



ARTICLE XVIIICAS de CONTESTATIONS

Toutes contestations qui pourraient survenir entre les parties contractantes relativement aux présentes ou à leur suite, seront soumises au jugement de deux arbitres amiables compositeurs, respectivement désignés par chacune des parties qui s'engagent à remplir les formalités légales nécessaires et notamment à signer le compromis prévu par l'Article 1006 du Code de procédure civile.

En cas de désaccord, les premiers arbitres se feront départager par un tiers-arbitre de leur choix; faute d'accord, il serait procédé à cette désignation par Monsieur le Président du Tribunal Civil de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Si une des parties omettait de nommer un arbitre dans les quinze jours qui suivront la demande écrite d'arbitrage formée par l'autre partie, ou si l'une des parties nommait un arbitre qui refuserait d'agir en temps utile, la sentence prononcée par l'arbitre nommé par l'autre partie, serait décisive pour les deux parties.

Si, pour une raison quelconque, il était forfait à la convention d'arbitrage ci-dessus, il est fait d'ores et déjà attribution de juridiction aux Tribunaux compétents du Département de la Seine.

ARTICLE XIXCESSION du CONTRAT

A toute époque, avant la fin de la construction du premier navire, la "Compagnie des CHARGEURS FRANCAIS" aura la faculté de céder les droits et obligations résultant des présentes, à une Société Anonyme constituée pour acquiescer la propriété des six VAPEURS faisant l'objet du présent contrat.

Par la simple notification écrite de cette cession, la dite Société Anonyme sera purement et simplement substituée à la "Compagnie des CHARGEURS FRANCAIS", cette dernière restant toutefois garante solidaire vis-à-vis du Constructeur, des obligations résultant des présentes.

ARTICLE XXENREGISTREMENT

Le présent marché, établi en trois exemplaires, sera timbré et enregistré aux frais de l'Armateur.

Fait à PARIS, en trois exemplaires.

Le Vingt Mars 1924.

signé : ZIEGEL

PHOME

PLISSON & Co

informe
7 Juillet 1925

11-10-24
S