

CLAUSES ET CONDITIONS DES CONNAISSEMENTS

Art. 1 - Le présent contrat est régi par les dispositions du Code des transports français, ainsi que par les décrets d'application de la loi française du 18 juin 1966 et les textes subséquents ou par les règles de la Haye contenues dans la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924, ou bien par ces mêmes règles telles qu'amendées par le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968, mais seulement dans la mesure où ces Lois, Décrets, Amendements, Convention ou Protocole, s'appliquent obligatoirement au présent contrat.

En se prévalant de ce connaissance le chargeur, réceptionnaire, propriétaire, ayants-droit des marchandises, reconnaissent qu'ils sont liés par toutes ces stipulations, exonérations, clauses et conditions imprimées, dactylographiées, insérées par tampon ou manuscrites au recto et verso, malgré toutes les lois ou usages contraires. Même si le connaissance n'est pas signé par le chargeur, ces clauses et conditions sont opposables au porteur de celui-ci.

Art. 2 - La responsabilité du transporteur commence à la prise en charge par la Compagnie dans le port de chargement et cesse à la livraison dans le port de déchargement.

La prise en charge s'effectue au début de l'embarquement des marchandises et la livraison à leur mise à quai.

Les rolls après débarquement séjournent aux risques et périls des chargeurs ou réceptionnaires sur les emplacements mis gratuitement à leur disposition. L'Armateur récusant la qualité de dépositaire et déclinant toute responsabilité en cas de vol, perte ou détérioration.

Mandat exprès est donné au transporteur de choisir l'Entreprise de Manutention à l'embarquement et au débarquement, tant au nom du chargeur que du réceptionnaire et de tous ayants-droit, l'Entreprise de Manutention étant réputée agir pour le compte dudit chargeur ou réceptionnaire ou des ayants-droit.

Mandat est également donné au transporteur de faire effectuer les opérations visées aux articles L5422-19 alinéa 2 du Code des transports français et 80 du décret du 31 décembre 1966 par une Entreprise de Manutention, sous la responsabilité exclusive de cette dernière qui agit pour le compte de l'ayant droit.

Lorsque les opérations de prise en charge des marchandises avant embarquement ou livraison après débarquement sont obligatoirement effectuées par un Organisme public ou semi-public, le transport des marchandises régi par ce contrat commence seulement à partir de leur remise à bord ou sous palan selon le cas, et prend fin à partir de la préhension matérielle de ces marchandises par cet Organisme.

Art. 3 - En cas de transports traités sous charte-partie ou bordereaux d'affrètement et par dérogation aux dispositions de l'article 2 et à tous les usages contraires, la responsabilité de la Compagnie ne commence qu'après le passage de la marchandise sur la lisse du navire et se termine également lors du passage de la marchandise sur la lisse du navire en vue du débarquement.

Art. 4 - Les colis doivent être marqués distinctement et porter, outre les marques et numéros destinés à les identifier, le nom du port de destination. Le transporteur décline toute responsabilité pour les erreurs d'acheminements et de livraisons, ou les retards à la livraison, imputables à une insuffisance ou à une erreur de marque des colis.

Dans ce cas, les frais exposés seront à la charge de l'expéditeur. Les chargeurs sont responsables de tous dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises transportées.

Le nombre de colis ou les quantités indiquées au connaissance ne seront opposables au transporteur que si celui-ci a été en mesure d'en vérifier l'exactitude contradictoirement avec le chargeur.

En tout état de cause, les marques, numéros et indications figurant sur les colis et les connaissances doivent être identiques.

Art. 5 - Par dérogation expresse à tous usages, règlements, conventions, le Capitaine et la Compagnie auront le droit - même avant que le navire soit déclaré en douane et qu'aucune formalité de douane ou autre ait été accomplie - de charger, de décharger, de transborder ou de faire transborder les marchandises sur chalands, embarcations ou allèges, de les déposer ou de les faire déposer sur quai ou dans les magasins de la Douane de l'Agence ou autres lieux, magasins, docks-silos, etc. de jour comme de nuit, le dimanche et jours fériés, le tout à leur choix mais aux frais et risques de la marchandise.

Art. 6 - Il est convenu que seront considérées comme chargées en cale toutes marchandises placées dans les superstructures, en des endroits abrités contre les éléments, couverts et clos sur toutes leurs faces par des moyens de fermeture faisant ou non corps avec la structure du navire.

Le Capitaine et la Compagnie sont autorisés à placer les marchandises sur le pont du navire, aux frais et risques desdites marchandises, et ce sans être tenus d'aucun avis, l'Armateur et le Capitaine étant contractuellement dégagés de cette formalité. Le chargement sur le pont du navire sera considéré comme fait avec l'assentiment du chargeur.

Quand une marchandise est transportée sur le pont, le transporteur n'est pas responsable pour toutes pertes ou dommages, quelle qu'en soit la cause.

Art. 7 - Le navire aura la faculté de changer de route, de taire relâche dans les ports se trouvant sur ou en dehors de sa route habituelle, d'entrer en cale sèche avec des marchandises à bord, de transporter les marchandises, de les acheminer par n'importe quel navire, même de les expédier par voie de terre à leurs risques et périls, sans être tenu de prévenir les chargeurs qui renoncent à toute réclamation a ce sujet et notamment pour retard résultant du séjour au port de transbordement.

L'assurance des marchandises n'incombe pas plus dans ce cas que dans les autres à la Compagnie ou au Capitaine.

La responsabilité éventuelle de la Compagnie cessera au moment où les Entrepreneurs de transport qui lui succéderont auront pris charge des colis.

Art. 8 - En cas d'épidémie ou de menace d'épidémie, de quarantaine, de blocus, de guerre civile ou étrangère, d'émeutes ou troubles civils, coalition, grèves perleées, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, boycottage ou autres événements quelconques ou menace de ces événements au port de destination ou port d'embarquement, la Compagnie et le Capitaine auront la faculté de débarquer la marchandise à tout autre place ou port, même étranger, qui leur paraîtra convenable, ou en faire retour au port de chargement ou à tout autre. Ils satisfont ainsi à leurs obligations.

Les chargeurs et réceptionnaires sont aussi solidairement responsables de tous frais, droits et taxes grevant de ce chef les marchandises et devront, dans la mesure du possible, être avisés des décisions prises.

Si, pour une raison quelconque autre que celles citées à l'alinéa ci-dessus, les marchandises ne peuvent être déchargées au port de destination, le navire est autorisé à les décharger, soit à son voyage de retour ou à les expédier à leur port de destination aux frais mais non aux risques du navire.

Art 9 - Le fret est taxé au poids, au volume, à la valeur, au nombre, au mètre linéaire, au choix de la Compagnie et dans tous les cas payable dans la monnaie stipulée au connaissance ou dans la monnaie de conversion.

Lorsque le connaissance comporte une fausse déclaration ayant pour effet de faire bénéficier l'expédition d'un prix de transport plus réduit que celui qui résulte du tarif normalement applicable, il est perçu en même temps que la taxe de transport sans préjudice du redressement de cette taxe, un supplément tel que prévu par chaque Conférence Maritime et en vigueur au moment du transport.

S'il s'agit de marchandises dangereuses et non déclarées comme telles, le Capitaine aura en outre le droit de les jeter par dessus bord, la perte étant supportée par le propriétaire.

Le fret, qu'il ait été payable d'avance ou qu'il soit payable à destination, est toujours acquis à la Compagnie a tous événements, que le navire ou la marchandise arrive à bon port ou se perde ou soit endommagé pendant le voyage, ainsi qu'en cas d'interruption forcée du voyage.

Le fret et tous autres frais qui n'auraient pas été réglés par les réceptionnaires peuvent être réclamés au chargeur qui se déclare solidairement responsable du paiement.

Tous droits de quai, de tonnage, de péage, de débarquement, de timbres et autres ainsi que toutes taxes perçues par la Douane ou par les autres Autorités ou Administrations publiques et privées sont remboursés par la marchandise et le réceptionnaire devra les acquitter avant l'enlèvement.

Le chargeur et le réceptionnaire garantissent solidairement la Compagnie de toutes conséquences dommageables, du fait de la marchandise, résultant de l'application des règlements de Douane ou de Régie, qui pourraient être mises à la charge du Capitaine, de la Compagnie ou de ses Agents.

Art. 10 - Le Capitaine et la Compagnie ont un droit de gage sur toutes les marchandises, pour le paiement de tous les frais, fret, faux fret ou différence de fret, payable d'avance ou à destination, qu'ils se rapportent à ce voyage ou à un transport antérieur, même sur d'autres navires, pourvu qu'ils soient dus à la Compagnie par le chargeur ou le destinataire de ces marchandises.

Art. 11 - Les sommes suivies en remboursement par les chargeurs sont grevées d'une taxe qui ne saurait être considérée comme une commission de duocrine.

La somme que les chargeurs désirent faire suivre en remboursement ne sera prise en considération que si les chargeurs la font figurer par mention spéciale sur le présent connaissance, à l'emplacement prévu à cet effet.

Les remboursements ne seront payés aux expéditeurs qu'après encaissement, auprès des destinataires, la Compagnie ou ses Agents n'acceptent aucune responsabilité en cas de refus ou de règlement au moyen de chèques sans provision, également en cas de refus de transfert de fonds par les autorités locales.

Art. 12 - Sauf déclaration de valeur au connaissance ayant donné lieu au paiement d'une taxe supplémentaire prévue au tarif, en cas de perte ou dommage aux marchandises, le transporteur n'est tenu de payer que la valeur

intrinsèque ou la dépréciation de la marchandise, calculée sur la base de la facture d'origine, à l'exclusion de tous bénéfices, dommages et intérêts, courtages, commissions, droits de douane, et l'indemnité ne pourra en aucun cas dépasser les plafonds légaux de limitation de responsabilité.

Art. 13 - Le transport des marchandises est effectué sans aucune garantie de délai. Les dates d'escale du navire figurant dans les circulaires, horaires ou avis de la Compagnie ne sont données qu'à titre indicatif et leur inobservation n'engage jamais la responsabilité du Capitaine ou de la Compagnie. Ne s'engage pas non plus, le retard dans la délivrance des marchandises non débarquées de l'escale du navire à leur port de destination et réacheminées par suite sur ce port.

Quelle que soit la cause du retard, il ne sera dû de dommages et intérêts qu'après mise en demeure s'il y a préjudice et l'indemnité ne pourra en aucun cas, dépasser le montant du fret afférent à la marchandise en retard.

Art. 14 - Les règlements d'avaries communes auront lieu à Marseille, conformément aux règles d'York et d'Anvers (1974), par un ou plusieurs dispatcheurs désignés par la Compagnie.

En cas d'immobilisation du navire dans un port et de réexpédition des marchandises par un autre moyen, celles-ci contribueront aux admissions en avarie commune comme si elles étaient restées à bord.

De clause expresse, il est convenu que le transporteur se réserve le droit de retenir la marchandise jusqu'à plein paiement des contributions d'avaries communes, provisoires et même éventuelles, et souscription d'engagement y relative.

En cas d'assistance, l'armateur reçoit mandat express de faire fixer la rémunération d'assistance à l'amiable, ou par arbitrage, ou judiciairement, la cargaison déclarant en accepter par avance le montant.

Art. 15 - La Compagnie est à la disposition des chargeurs pour faire assurer les marchandises faisant l'objet du présent connaissance, moyennant le paiement d'une prime par application d'une police souscrite par elle et dont les chargeurs acceptent les conditions (les risques de guerre peuvent également être couverts par son intermédiaire, sur demande des chargeurs), contre les risques couverts et aux conditions stipulées par la police des Assureurs de la Compagnie dont ils déclarent avoir parfaite connaissance, étant bien entendu que la Compagnie n'agit, en l'espèce, que comme intermédiaire bénévole sans aucune qualité à titre d'assureur et sans responsabilité d'aucune sorte. Le chargeur reconnaît que l'indication de valeur donnée en vue de l'assurance maritime ne constitue pas une déclaration de valeur acceptée par le transporteur.

En cas d'avaries couvertes par la présente assurance, le porteur du connaissance doit s'adresser immédiatement à l'Agence de la Compagnie qui fera le nécessaire auprès des Assureurs.

Art. 16 - Lorsque les véhicules, automoteurs, voyageant en roll-on/roll-off sont mis à bord et sortis du bord par leur chauffeur ou leur propriétaire, ces derniers assument l'entière responsabilité des dommages consécutifs à des manœuvres fautives, tant à l'égard de ce matériel automobile et de son chargement qu'au personnel du transporteur maritime ou à tous tiers ou encore au navire lui-même, à ses accessoires ou à sa cargaison.

Dans le cas où le chargeur ou le réceptionnaire ne serait pas présent pour procéder aux manœuvres d'entrée ou de sortie du véhicule, celles-ci seront effectuées pour leur compte, étant entendu que les risques encourus seront à leur charge.

La déclaration du contenu de ces véhicules est faite sous la responsabilité exclusive des chargeurs à défaut de tout contrôle contradictoire de ce contenu à l'embarquement.

Le chargement et l'arrimage des marchandises à l'intérieur de ces véhicules étant effectués par le chargeur ou par ses préposés, la Compagnie, ne sera pas responsable des avaries ou pertes subies par lesdites marchandises.

« VEHICULES FRIGORIFIQUES » : La Compagnie maritime n'est pas responsable des avaries à la marchandise pouvant résulter de détériorité ou pannes du groupe frigorifique du véhicule ou de son thermostat. Lorsque la distribution d'énergie électrique au système de réfrigération des véhicules frigorifiques est assurée par la Compagnie, le chargeur doit veiller à ce que le voltage fourni corresponde à celui demandé par ailleurs, le branchement est effectué par ses soins, la Compagnie s'engageant exclusivement à fournir le courant électrique.

Art. 17 - La restitution des marchandises remises par les chargeurs à la Compagnie ne peut se faire que moyennant le paiement du plein fret et le versement d'une compensation pour le préjudice causé par la reprise desdites marchandises.

Art. 18 - Le Capitaine et la Compagnie se réservent le droit d'accepter ou de refuser l'embarquement de toutes espèces de marchandises dangereuses, inflammables, corrosives, celles réputées contrebande de guerre ou celles susceptibles par leur odeur ou leur évaporation ou même par leur simple contact avec d'autres marchandises d'occasionner un dommage à ces dernières, sans que les chargeurs ou réceptionnaires puissent prétendre de ce fait à aucune indemnité pour quelque cause que ce soit.

Les marchandises dangereuses déjà nommées ci-dessus devront être emballées et désignées conformément aux règlements en vigueur pour le transport par voie maritime et accompagnées de la déclaration prévue par lesdits règlements.

Dans le cas où le Capitaine redouterait un danger dont il est seul juge, il peut à tout moment sans être tenu à aucune indemnité, jeter ces marchandises par dessus bord ou les détruire.

Les chargeurs ou réceptionnaires de marchandises dangereuses ou de toutes autres marchandises seront responsables des dommages causés aux personnes, au navire et aux autres colis par les marchandises qu'ils auront chargées quelle qu'en soit la cause.

Art. 19 - Conformément aux dispositions de l'article L5422-16 du Code des transports français, le transporteur et le Capitaine l'assument aucune responsabilité pour les opérations d'embarquement et de débarquement des animaux vivants confiés au navire. Ils ne répondent pas de la maladie ni des accidents ni de la mortalité en cours de voyage, quelles qu'en soient les causes. Ils ne sont tenus de fournir aux animaux embarqués ni l'eau, ni la nourriture, ni la litière, ni des objets, soins ou services qui peuvent être nécessaires.

Dans le cas où le débarquement des animaux serait interdit par l'Autorité locale à l'arrivée du navire, pour quelque cause que ce soit, le Capitaine est autorisé à faire détruire les animaux qui font l'objet du connaissance, sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui, ni contre le navire ou ses Armateurs.

Les chargeurs et réceptionnaires sont responsables des dommages que ces animaux pourraient causer aux personnes, au navire ou aux marchandises, ainsi que des frais consécutifs à une mise en quarantaine du navire.

Art. 20 - La notification de l'avis d'arrivée au réceptionnaire ou à défaut au chargeur a pour effet de transférer à sa charge les risques de la marchandise, à compter de la date de la notification.

Art. 21 - Le Capitaine et la Compagnie ne sont pas responsables des articles d'or, d'argent, de métaux précieux, des espèces, titres, bijoux, œuvres d'art et autres objets de valeur, sauf déclaration exacte de la valeur sur connaissance.

Ces objets devront être placés dans les emballages cachetés à la cire, de telle sorte qu'aucune perte ne soit possible sans trace extérieure d'effraction.

Art. 22 - Les chargeurs seront tenus de livrer le produit liquide en camions-citernes ou au moyen de pipelines au lieu de chargement du navire. Les risques de l'opération seront, dans tous les cas, à la charge de la marchandise.

Après remplissage et relevé contradictoire des crœux, les cuves sont plombées et le procès-verbal de constat est signé par la Douane, le Bord, le Représentant des chargeurs et de la Compagnie.

Le Capitaine et la Compagnie ne peuvent fournir une attestation quant à la quantité exacte reçue pour être chargée, tout passage étant impossible et un jaugeage précis irréalisable.

En ce qui concerne la qualité, la Compagnie et le Capitaine reconnaissent seulement la nature du produit introduit.

Plus particulièrement en ce qui concerne le vin, ils n'ont pas les moyens raisonnables de contrôler, au moment de la mise en citerne, les déclarations du chargeur concernant le tirage en degrés et la qualité du vin, lesquels - même reproduits sur le connaissance - sont considérés comme inconnus du Capitaine et de la Compagnie. Toutefois, ils acceptent que sur la demande formelle des chargeurs, des échantillons cachetés soient pris contradictoirement, au départ avant plombage, et à l'arrivée après déplombage, dans les cuves du navire.

A destination, après déplombage et relevé contradictoire des creux, le vin est refoulé par les pompes du bord ou de terre, au choix du Capitaine, dans le chai, ou après accord dans les péniches-citernes ou wagons, ou camions-citernes, les risques de l'opération restant à la charge de la marchandise.

En cas de non-retrait de la marchandise dès l'arrivée du navire et dans des temps compatibles avec la durée de l'escale, le Capitaine pourra procéder à l'évacuation d'office. Dans le cas contraire, la marchandise restera à bord aux risques et périls du propriétaire (chargeur ou réceptionnaire) et il sera perçu un supplément de fret correspondant aux rotations supplémentaires qui auront été effectuées.

Art. 23 - Il est convenu, en ce qui concerne les navires affrétés par la Compagnie, que la Paramount-Clark est applicable.

Art. 24 - Toute action contre le transporteur se prescrit par un an après l'arrivée du navire ou après la date à laquelle il aurait dû arriver, sans renonciation aucune à toute prescription plus courte qui serait acquise au transporteur en vertu des lois ou convention en vigueur.

CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORTS PASSAGERS

Le transport des convoyeurs ou de tout autre passager est soumis aux Conditions Générales de Transport figurant sur le billet de transport passagers de la Compagnie, dont les convoyeurs ou tout autre passager reconnaissent avoir pris connaissance et accepter sans réserve.