

Conditions Générales de Vente NEOLINE

ARTICLE 1 DEFINITIONS

Dans ce Bill of Lading les termes :

« Bill of Lading »	ces termes désignent le document de Transport qu'il soit appelé Connaissance, lettre de transport maritime ou « SeaWaybill ».
« Clean » ou « Net »	signifie pour un conteneur empoté et plombé par le Chargeur, un conteneur reçu en bon état apparent. En aucun cas cette mention ne saurait garantir le poids, le contenu, les dimensions, la quantité, la qualité, la description, l'état, les marques ou la valeur des Marchandises.
« Conteneur »	Comprend tout Conteneur, remorque, ensemble routier, citerne mobile, plate-forme, palette, caisse, fardeau, ou tout matériel similaire utilisé afin de grouper les Marchandises et tout équipement afférent ou rattaché.
« Embarqué ou à bord »	signifie à bord de tout mode de Transport utilisé ou fourni par le Transporteur qu'il s'agisse de Transport ferroviaire, routier, maritime ou aérien.
« Fret »	Signifie comprend tous les frais à payer au Transporteur conformément au Tarif Applicable à ce Bill of Lading incluant sans limitation les frais d'entreposage, les surestaries, les taxes d'immobilisation et les services aux conteneurs frigorifiques.
« Indemniser »	comprend défendre, indemniser et répondre de toute responsabilité.
« Marchand »	désigne le Chargeur, le Porteur du titre, le Destinataire, le Réceptionnaire des Marchandises, toute Personne propriétaire ou ayant-droit à la Marchandise en qualité de destinataire ou d'endossataire de ce Bill of Lading et quiconque agissant pour leur compte.
« Marchandises »	désigne tout ou partie de la cargaison reçue du Chargeur y compris tout équipement ou Conteneur non fourni par le Transporteur ou pour son compte.
« Navire »	désigne le navire, l'embarcation, la barge, le feeder prévus au dos, ainsi que tout autre navire, embarcation, barge, feeder qui lui sera substitué en tout ou partie.
« Personne »	désigne tout individu, groupe, société ou autre entité.
« Pli Cartable »	documents remis par le Chargeur ou son représentant au Transporteur en vue de leur délivrance au Destinataire.
« Porteur du titre »	désigne toute personne en possession de ce Bill of Lading et ayant droit à la Marchandise en qualité de Destinataire ou d'endossataire du Bill of Lading ou par tout autre moyen.
« Règles de la Haye »	désigne les dispositions de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 sur <i>l'unification de certaines règles en matière de Connaissance</i> , ainsi que les modifications apportées par les Protocoles signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979, mais seulement dans la mesure où les dispositions de ce Protocole sont impérativement applicables au Transport couvert par ce Bill of Lading.
« Sous-Traitant »	désigne les armateurs et opérateurs de navires (autres que le Transporteur), manutentionnaires, opérateurs de terminaux, groupeurs, Transporteurs Substitués, Transporteurs routiers et ferroviaires, et tout cocontractant employé par le Transporteur ou pour son compte en vue de la réalisation du Transport.
« Transporteur »	désigne la partie au nom de laquelle le Bill of Lading est émis.
« Transport »	désigne tout ou partie des opérations et des prestations assurées par le Transporteur relatives aux Marchandises.
« Transport Multimodal »	désigne le Transport entrepris lorsqu'un « lieu de prise en charge » et/ ou un « lieu de livraison » sont indiqués au verso dans les cases correspondantes.
« Transport de Port à Port »	désigne le Transport objet de ce Bill of Lading lorsqu'il ne s'agit pas d'un Transport Multimodal.
« Transporteur Substitué »	désigne tout Transporteur maritime, ferroviaire, routier, aérien ou autre auquel le Transporteur a recours pour n'importe quelle partie du Transport visé par le Bill of Lading.
« US COGSA »	désigne la loi américaine relative aux Transports de Marchandises par Mer (United States Carriage of Goods by Sea Act) telle que ratifiée en 1936.

ARTICLE 2. ACCEPTATION DES CLAUSES DU BILL OF LADING

Le Bill of Lading sera adressé ou délivré au Marchand aux seuls risques, dépenses ou responsabilités de ce dernier.

La date d'envoi de ce Bill of Lading sera considérée comme étant la date de remise de celui-ci au Marchand, sous format physique ou électronique. A la remise de ce Bill of Lading, le Marchand accepte d'être lié par toutes les mentions et conditions mentionnées sur le recto et sur le verso de ce document qui régissent l'ensemble des relations, quelles qu'elles soient, entre le Marchand et le Transporteur, ses agents, cocontractants, employés, Capitaines et Navires, en quelque circonstance que ce soit, quels que soient les engagements antérieurs à celui-ci, et ce, que le Transporteur agisse en qualité ou en tant que tiers, et ce à moins qu'il n'en soit expressément convenu autrement par écrit entre le Transporteur et le Commerçant. Le Marchand consent à ce que le Transporteur partage les informations et les données contenues dans le Bill of Lading et/ou liées à l'exécution du Transport des Marchandises avec des tiers. Le Marchand accepte que tous les accords ou engagements de fret pour et en relation avec le Transport des Marchandises soient remplacés par le Bill of Lading, y compris tout engagement antérieur entre le Marchand et le Transporteur, ses agents, ses Sous-traitants, ses employés, ses capitaines ou ses Navires et reconnaît que lesdites dispositions, exceptions, termes et conditions remplacent ses propres conditions générales et/ou tous les documents similaires.

ARTICLE 3. GARANTIE

Le Marchand garantit qu'en acceptant les clauses et conditions ci-incluses, il est propriétaire ou ayant-droit des Marchandises et de ce Bill of Lading, ou qu'il a qualité pour agir pour le compte de ces derniers.

ARTICLE 4. SOUS-TRAITANCE ET GARANTIE

(1) Le Transporteur peut sous-traiter tout ou partie du Transport.

(2) En aucune circonstance un employé, préposé, agent ou sous-traitant du Transporteur (ou tout autre Personne que le Transporteur) ne pourra être tenu responsable vis-à-vis du Marchand, pour toute perte, dommage ou retard de quelque nature que ce soit, survenant ou résultant directement ou indirectement de tout acte, négligence ou omission de sa part alors qu'il agit dans le cadre ou en lien avec son contrat avec le Transporteur.

Si néanmoins une réclamation ou une action en responsabilité est intentée, le Marchand s'engage à indemniser le Transporteur de toute conséquence pouvant en résulter. Sans préjudice de ce qui précède, toute Personne visée ci-dessus bénéficiera de tout droit, exonération, limitation et immunité de quelque nature que ce soit bénéficiant au Transporteur, comme si ces dispositions avaient été stipulées expressément en sa faveur. En concluant ce contrat et pour ce qui concerne ces dispositions, le Transporteur agit non seulement pour son propre compte mais également en tant qu'agent et mandataire de cette Personne.

(3) Les dispositions de la Clause 4 (2), qui incluent mais ne se limitent pas aux engagements du Marchand concerné par le présent Bill of Lading, s'appliqueront aux réclamations ou allégations de quelque nature que ce soit, dirigées contre tout affréteur d'espace sur le Navire transporteur.

(4) Aucune des dispositions contenues ci-dessus ne peuvent être utilisées comme causes d'exonération par un de leurs bénéficiaires pour s'exonérer de sa responsabilité à l'égard du Transporteur pour sa faute ou négligence.

(5) En outre, le Marchand s'engage à ce qu'aucune réclamation ou action relative aux Marchandises, qui imposerait ou tenterait d'imposer au Transporteur une responsabilité quelconque en relation avec les Marchandises ou leur Transport, que cette responsabilité résulte ou non d'une négligence, ne soit faite par toute Personne autrement que selon les Termes et Conditions de ce Connaissance. Si néanmoins, une telle réclamation ou action était faite, le Marchand s'engage à indemniser le Transporteur de toutes les conséquences pouvant en résulter.

ARTICLE 5. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ET CLAUSE PARAMOUNT

(1) **Transport de Port à Port** - Lorsque la perte ou le dommage survient entre le chargement des Marchandises par le Transporteur ou par tout Transporteur Substitué au port de chargement, et le déchargement par le Transporteur ou par tout Transporteur Substitué au port de déchargement, soit pendant le transport maritime, la responsabilité du Transporteur sera déterminée au regard des Règles de La Haye ou à toute loi nationale rendant les Règles de La Haye impérativement applicables à ce Bill of Lading. Le Transporteur ne sera en aucun cas responsable des pertes ou dommages aux Marchandises, quelle qu'en soit la cause, si ces pertes ou dommages sont intervenus avant le chargement ou après le déchargement du Navire. Dans le cas où une loi impérative disposerait le contraire, le Transporteur bénéficiera de tous les droits, exonérations, limitations et immunités des Règles de la Haye, pendant cette période et ce, même si la perte ou les dommages ne sont pas intervenus pendant le transport maritime. Dans le cas où ce Bill of Lading couvrirait des Transports vers ou à partir des Etats-Unis, le US COGSA sera exclusivement applicable. Les dispositions du US COGSA s'appliqueront également, sauf stipulations expresses contraires, aux périodes antérieures au chargement des marchandises à bord du navire et postérieures à leur déchargement du navire. Cependant, pendant ces périodes, lesdites marchandises doivent avoir été sous la garde effective du transporteur ou de tout autre sous-traitant.

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 les ayants droit, l'entreprise de manutention étant réputée agir pour le compte dudit chargeur, réceptionnaire ou ayants droits à la marchandise. Mandat est également donné au Transporteur de faire effectuer les opérations visées aux articles L.5422-19 du Code des transports 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 du chargeur, réceptionnaire ou ayant droit à la marchandise. Les effets ou marchandises se trouvant à l'intérieur des Véhicules sont transportés aux seuls risques du Marchand, sans responsabilité de la part du Transporteur.

(2) Transport multimodal

(a) En principe, le Transporteur qui a émis le Bill of Lading (NEOLINE) n'organise pas de pré et post acheminement ou tout type de Transport Multimodal. Le Transporteur organise le transport de Port à Port selon la Clause 5 (1). Toutefois, sous réserve d'un accord écrit entre le Transporteur et le Marchand et contre rémunération, le Transporteur, à titre exceptionnel, pourra effectuer un Transport Multimodal en sa qualité d'agent du Marchand (Clause 5 (3)).

(b) En cas de Transport ferroviaire ou routier réalisé dans un Etat autre que les Etats-Unis, la responsabilité du Transporteur sera déterminée en accord avec la loi de cet Etat et/ou avec toute Convention internationale rendue impérativement applicable par les lois de cet Etat. En l'absence de telles lois ou conventions, les dispositions de la Clause 5 (2) (f) seront applicables.

(c) En cas de Transport routier entre des pays européens, la responsabilité du Transporteur sera déterminée conformément à la Convention de Genève relative au Contrat de Transport international de Marchandises par Routes (CMR) du 19 mai 1956 ; et en cas de Transport ferroviaire entre des pays européens, la responsabilité du Transporteur sera déterminée conformément à la Convention de Berne relative aux Transports Ferroviaires Internationaux (CIM) du 25 février 1961 (ou à tout amendement à ces Conventions).

(d) En cas de Transport Multimodal à partir de, vers, ou à l'intérieur des Etats-Unis, et sous réserve que les Marchandises soient sous la garde du Transporteur ou de tout Transporteur Substitué, ce Transport Multimodal sera régi par les dispositions de la Clause 5 (1).

(e) Dans l'hypothèse où la Clause 5 (1) ne serait pas applicable à un tel Transport Multimodal en provenance, vers, ou à l'intérieur des Etats-Unis, la responsabilité du Transporteur sera régie par, et sera soumise aux termes et conditions du Connaissance émis par le Transporteur Substitué et/ou lorsqu'ils seront applicables, aux termes et conditions du ICC Uniform Bill of Lading ainsi qu'au tarif du Transporteur Substitué qui sera incorporé au présent Connaissance dans son intégralité. Nonobstant ce qui précède, dans le cas où un contrat particulier de Transport aurait été conclu entre le Transporteur et tout Transporteur Substitué, ce Transport Multimodal sera régi par les termes et conditions de ce contrat qui sera incorporé intégralement au présent Connaissance ; des copies de ce(s) contrat(s) seront mises, sur simple demande, à la disposition du Marchand dans n'importe quelle agence du Transporteur.

(f) Exception faite des dispositions prévues aux Clauses 5 (2) (a) à (d) ci-dessus, et conformément à la Clause 5 (1), les Règles de La Haye seront applicables aux Transports Multimodaux réalisés à l'extérieur des Etats-Unis, où le COGSA n'est pas impérativement applicable.

(g) Le Transporteur sera néanmoins exonéré de toute responsabilité pour pertes ou dommages survenus pendant le Transport, si ces pertes ou dommages résultent de toute cause ou événement inévitable et dont le Transporteur ne pouvait empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable. Dans le cas contraire, la responsabilité maximale du Transporteur au titre de cette Clause 5 (2) (f) sera de un Euro (€) par Kg de Marchandise perdue ou endommagée.

(3) Mandat

Chaque fois que le Transporteur acceptera d'accomplir, à la demande du Marchand, tout acte ou opération non initialement prévu et/ou mentionné dans le Bill of Lading, il agira en qualité d'agent du Marchand et il ne pourra être tenu pour responsable de tout dommage, perte ou avarie à la Marchandise survenu au cours des actes ou opérations ainsi réalisés ou de tout autre préjudice de quelque nature qu'il soit. Si le Transporteur se voit refuser la qualité d'agent aux titres des actes ou opérations décrites ci-dessus, sa responsabilité pour tout dommage, perte ou retard sera déterminée conformément aux stipulations de ce Bill of Lading.

(4) Subrogation

En cas de perte ou dommage, le Transporteur sera subrogé de plein droit dans tous les droits du Marchand à l'encontre de tous les Tiers, y compris les Transporteurs Substitués ou tout autre sous-contractant, dans le cadre du paiement de toute réclamation par le Transporteur au Marchand

(5) Conflit de lois

A l'exception des cas où les dispositions de la Clause 5 ci-dessus énoncées prévalent, lorsque deux ou plusieurs conventions internationales et/ou lois nationales sont applicables à ce contrat de Transport, en vertu d'une loi ou des termes de ce Bill of Lading, il sera fait application, d'un commun accord entre le Transporteur et le Marchand, de la convention internationale ou de la loi nationale en vigueur dans le pays où l'action judiciaire est engagée.

ARTICLE 6. NOTIFICATION DE RECLAMATION ET DELAI D'ACTION

Les Marchandises seront présumées avoir été livrées telles qu'elles sont décrites dans le Bill of Lading, à défaut de réserves précises et motivées décrivant en détail la nature des pertes ou dommages aux Marchandises notifiées par écrit au Transporteur au port de déchargement ou au lieu de livraison, avant ou au moment de la livraison des Marchandises, ou dans les trois jours (3) ouvrables suivants la livraison en cas de pertes ou dommages non apparents. Dans tous les cas, le Transporteur et ses Sous-Traitants ne seront pas responsables en cas de non-livraison, mauvaise livraison, retard, pertes ou dommages, à moins qu'une action judiciaire ne soit intentée dans l'année (1) de la livraison des Marchandises, ou de la date à laquelle ces Marchandises auraient dû être livrées.

ARTICLE 7. CLAUSES DE RESPONSABILITE

(1) Base de l'indemnisation

Sans préjudice à toute autre limitation de responsabilité applicable en vertu de l'article 5 ci-dessus, l'assiette de compensation sera limitée à la valeur saine des Marchandises endommagées ou perdues (à l'exclusion des taxes, frais douaniers, primes d'assurances, du Fret et de la valeur de revente en magasin). La valeur des Marchandises sera déterminée par référence à la facture commerciale ou à la déclaration douanière. En aucun cas, le Transporteur ne pourra être responsable pour les préjudices indirects de quelque nature qu'ils soient ainsi que pour les pertes de profit.

(2) Ad Valorem

Le Marchand reconnaît et accepte que le Transporteur n'a aucune connaissance de la valeur des Marchandises, et qu'aucune indemnisation supérieure à celle prévue par ce Bill of Lading ne peut être réclamée, sauf si la valeur de la Marchandise a été déclarée par le Chargeur sur le Bill of Lading et le fret supplémentaire payé avant le début du Transport, avec l'accord du Transporteur. Dans ce cas, le montant de la valeur déclarée se substituera aux limites prévues par ce Bill of Lading et toutes pertes ou tous dommages partiels seront réglés au prorata de cette valeur déclarée. En tout état de cause, l'indemnisation ne pourra excéder la valeur commerciale effective de la Marchandise telle que définie à l'article 7 (1) du Bill of Lading.

(3) Retard

Le transporteur ne garantit en aucune manière que les marchandises arriveront au port de déchargement ou au lieu de livraison à une date précise ou pour un usage spécifique. En aucun cas, il ne sera responsable des pertes, des dommages directs ou indirects, ou des conséquences dommageables résultant d'un retard. Si malgré les Conditions Générales de Ventes du présent Bill of Lading le Transporteur est déclaré responsable et tenu d'indemniser le préjudice subi en cas de retard, le Marchand accepte de façon irrévocable que la responsabilité du Transporteur soit limitée au montant du Fret, à l'exclusion des charges locales encourues et / ou des surestaries.

(4) Limitation de Responsabilité selon US COGSA

Dans le cas où ce Bill of Lading couvrirait des Transports vers ou à partir des Etats-Unis, et à moins que la nature et la valeur de la Marchandise n'ait été déclarée selon les dispositions de l'article 7 (2) ci-dessus, la responsabilité du Transporteur, au titre de la Marchandise, sera limitée à US\$500.00 par conteneur, colis, paquets, palettes ou autres unités, ou, si la Marchandise n'a pas été chargée par paquet, US\$ 500.00 par unité.

ARTICLE 8. RESPONSABILITE DU MARCHAND ET DU CHARGEUR

- (1) Toutes les personnes ayant la qualité de Marchand, tel que défini à la Clause 1, seront indéfiniment et solidairement responsables à l'égard du Transporteur du bon accomplissement des obligations auxquelles s'est engagé le Marchand dans le cadre de ce Bill of Lading, et ce même en cas de transfert du Bill of Lading, de quelque manière que ce soit, à tout autre Personne. Une telle responsabilité doit inclure mais ne pas se limiter aux frais de justice et aux frais raisonnables d'avocats compris dans l'ensemble des sommes dues au Transporteur.
- (2) Le Marchand garantit qu'il a vérifié, lors de la remise de ce Bill of Lading, les mentions relatives aux Marchandises, et que ces mentions, et tous autres éléments fournis par ou pour le compte du Chargeur, sont exacts. Le Marchand garantit aussi que les Marchandises sont licites et qu'il ne s'agit pas de contrebande.
- (3) Le Marchand devra indemniser le Transporteur de toutes pertes, dommages, amendes et dépenses résultant de l'imprécision ou de l'inexactitude des mentions visées à la Clause 8 (2) ou de toute autre cause en relation avec les Marchandises dont le Transporteur n'est pas responsable.
- (4) Le Marchand s'engage à respecter toutes les réglementations et demandes des autorités douanières et portuaires, ainsi que toutes les lois applicables en matière de lutte contre la corruption. Cela inclut la Convention des Nations Unies contre la Corruption (2005), le U.S. Foreign Corrupt Practices Act de 1977 et la loi sur la corruption du Royaume-Uni de 2010. De plus, le Marchand doit se conformer aux réglementations concernant les sanctions économiques, notamment celles émises par les États-Unis, l'Union européenne et les Nations Unies. Le Marchand garantit qu'il n'est pas détenu ni contrôlé par une entité figurant sur les listes de sanctions américaines, européennes ou des Nations Unies. En cas de non-respect des réglementations ou des demandes susmentionnées, le Marchand supportera tous les droits, taxes, amendes, impositions, dépenses et pertes, y compris le fret supplémentaire. De plus, si des marchandises ou des substances illicites, incorrectes ou insuffisantes sont découvertes dans le conteneur, le Marchand indemniser le Transporteur en conséquence.
- (5) Le Marchand est tenu de restituer le Conteneur vide, nettoyé et vierge de tout marquage extérieur au lieu désigné, dans les 60 jours suivant la livraison. À défaut, le Transporteur pourra considérer le Conteneur comme perdu. Le Marchand devra alors indemniser le Transporteur pour toutes les dépenses ou pertes encourues, y compris la valeur marchande du Conteneur ou toute somme due par le Transporteur au loueur. Le Transporteur a le droit de demander un dépôt au Marchand lors de la livraison du Conteneur. Cette garantie couvrira toutes les sommes dues au Transporteur, notamment le fret, les frais de surestaries du Conteneur et l'indemnité mentionnée précédemment, et pourra être retenu en tout ou en partie par le Transporteur. En aucun cas, ce dépôt ne générera d'intérêts légaux ou conventionnels.
- (6) Les Conteneurs remis au Marchand pour empotage et dépotage ou dans tout autre but, sont laissés aux seuls risques du Marchand lorsqu'ils sont sous sa garde. Le Marchand indemniser le Transporteur pour toutes pertes et/ou dommages survenus à ces Conteneurs durant cette période. Le Marchand est réputé connaître les dimensions de tout Conteneur qui lui est remis.

ARTICLE 9. TRANSPORTEUR NON-OPERATEUR DE NAVIRE (NVOCC)

Si ce Bill of Lading est accepté par un Marchand, agissant en tant que Transporteur non-opérateur de Navire (NVOCC), et ayant émis ou ayant l'intention à son tour d'autres contrats de Transport à des tiers portant sur les Marchandises ou une partie des Marchandises, ledit NVOCC garantit que tous les contrats de Transport qu'il a émis incorporeront les Termes et Conditions de ce Bill of Lading. Le dit NVOCC accepte en outre d'indemniser le Transporteur, ses préposés, agents et Sous-Traitants, de toutes conséquences résultant de l'absence d'incorporation de ces Termes et Conditions.

ARTICLE 10. DESCRIPTION DES MARCHANDISES

- (1) Ce Bill of Lading est la preuve que le Transporteur a pris en charge le nombre total de conteneurs, ou tous autres colis ou unités de charge mentionnés dans la case intitulée « Nombre total de Conteneurs ou de Colis reçu par le Transporteur » dudit Bill of Lading, à moins d'indications contraires. Les conteneurs, colis ou unités de charge mentionnés sont réputés être en bon état apparent, sauf mention contraire.
- (2) A l'exception de ce qui est stipulé à la Clause 10 (1), le Transporteur déclare n'avoir aucune connaissance du poids, du contenu, des mesures, de la quantité, de la qualité, de la description, de l'état, des marques, du nombre ou de la valeur des Marchandises. Par conséquent, le Transporteur ne sera tenu d'aucune responsabilité pour ces descriptions ou mentions.
- (3) Toute référence concernant un crédit documentaire, une licence d'importation, un contrat de vente, une facture, un numéro de commande ou tout autre élément d'un contrat auquel le Transporteur n'est pas partie, mentionnés au verso de ce Bill of Lading, est incluse uniquement à la demande du Marchand et pour sa convenance. Le Marchand reconnaît que ces mentions ne constituent pas une indication de valeur et n'augmentent en aucun cas la responsabilité du Transporteur. De plus, le Marchand accepte d'indemniser le Transporteur de toutes les conséquences résultant de l'insertion de ces mentions dans le Connaissance. Le Marchand reconnaît également que, sauf application de la Clause 7 (2), le Transporteur n'a pas connaissance de la valeur des Marchandises

(4) Le Chargeur garantit qu'il a vérifié lors de la remise de ce Bill of Lading les mentions relatives aux Marchandises, et que ces mentions, et tous autres éléments fournis par ou pour le compte du Chargeur, sont exacts. Le Chargeur garantit aussi que les Marchandises sont licites et qu'il ne s'agit pas de contrebande.

(5) Sans préjudice des droits et des exemptions prévues au Bill of Lading – et sans préjudice de toutes pertes, dommages, amendes et dépenses causées ou engagées par le Transporteur dont il peut toujours solliciter réparation en vertu l'article 10 du Bill of Lading – en cas de manquement par le Chargeur aux dispositions prévues à la clause 10 (4), le Chargeur paiera au Transporteur une somme forfaitaire 2.000 USD au titre des frais administratifs et opérationnels induits.

ARTICLE 11. DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE ET NOTIFICATION

Conformément aux Règles de la Haye, le Transporteur, ses agents et employés ne seront en aucun cas tenus responsables d'une insuffisance d'emballage, d'inexactitudes, oblitération ou absence de marques, numéros, adresses ou description, ni de la livraison défectueuse ou de mauvais acheminement causés par des marques, contremarques ou des numéros, erronées, illisibles ou insuffisantes, ni encore du défaut de notification au réceptionnaire de l'arrivée des Marchandises, en dépit d'usages portuaires contraires. Pour être considérées comme suffisantes, les marques et l'identification du port de destination doivent avoir été inscrites sur chaque colis par le chargeur, d'une manière facilement lisible et durable, en lettres et numéros d'au moins dix (10) centimètres de haut et indiquer le nom et l'adresse du destinataire de la marchandise. Les frais exposés au transporteur en relation avec ces anomalies seront à la charge du marchand.

La déclaration de mesurage, pesage et comptage est réalisée sous la responsabilité du marchand/chargeur.

ARTICLE 12. INSPECTION DE LA MARCHANDISE

(1) En cas d'ouverture d'un conteneur pour inspection des marchandises par ordre de quelque autorité que ce soit, le Transporteur ne sera pas tenu responsable des pertes ou des dommages causés par l'ouverture, le dépôt, l'inspection ou le ré-empotage. Cependant, le Transporteur aura la possibilité de récupérer les frais de ces opérations auprès du Marchand.

(2) En confiant la Marchandise au Transporteur, le Marchand donne son accord au Transporteur pour qu'il puisse ouvrir le Conteneur à sa propre convenance et inspecter les Marchandises. Si le Marchand fait une fausse déclaration concernant les marchandises, le Transporteur peut suspendre le transport à tout moment conformément à la clause 24 ci-dessous.

(3) En aucun cas, le Transporteur sera responsable des pertes, dommages ou retard qui pourraient résulter des actions prises en vertu de la présente clause.

ARTICLE 13. ETAT DES MARCHANDISES AFFECTANT LE TRANSPORT

Si, en raison de leur état, les marchandises ne peuvent être transportées en toute sécurité ou qu'elles ne pourront continuer le voyage sans que des dépenses supplémentaires soient engagées ou sans que des mesures particulières soient prises, le Transporteur peut sans préavis (et en tant qu'agent uniquement) prendre toute mesure et/ou engager toute dépense supplémentaire pour transporter ou poursuivre le Transport concerné, et/ou abandonner le Transport et/ou vendre ou aliéner les marchandises et/ou les entreposer à terre ou à bord, sous abri ou non en tout lieu, selon ce que le Transporteur jugera le plus approprié. Ces départs, ventes ou cessions seront considérés comme une livraison régulière conformément aux Termes et Conditions de cette transaction. Le Marchand indemniserà le Transporteur de toute dépense supplémentaire ainsi encourue.

ARTICLE 14. BILL OF LADING DE GROUPE

(1) Pour tout Conteneur de groupage, les Marchandises ne seront livrées au Marchand que si tous les Bill of Lading concernant les Marchandises placés dans le Conteneur ont été remis au Transporteur, ce qui lui permettra de livrer à un seul Marchand et dans un seul lieu de livraison. Si tel n'est pas le cas, le Transporteur aura la possibilité de déposer le Conteneur et, en ce qui concerne les Marchandises pour lesquelles les Bill of Lading auront été remis, de les livrer au Marchand sur une base LCL. La livraison conforme sera réalisée en échange du paiement par le Marchand de tous les frais liés aux Marchandises LCL (tels que définis dans le Tarif), ainsi que des frais réellement engagés pour toutes les prestations supplémentaires fournies.

(2) Si ce Bill of Lading concerne un Conteneur de groupage, ce qui résulte d'une mention spéciale apposée au recto, les Marchandises décrites au recto correspondent à une partie des Marchandises regroupées dans ledit Conteneur. S'il est demandé au Transporteur de livrer les Marchandises à plus d'un Marchand et si tout ou partie des Marchandises du Conteneur consiste en Marchandises en vrac ou en Marchandises indéterminées, ou susceptibles d'être mélangées, non marquées, non identifiées, les porteurs des Bill of Lading devront en prendre livraison (y compris de toute partie avariée) et supporter tout manquant dans les proportions que le Transporteur déterminera à sa seule discrétion ; une telle livraison constituera une livraison conforme.

ARTICLE 15. TARIF DU TRANSPORTEUR

Dans la mesure du possible, le Transporteur a mis en place un tarif en vigueur pour le Transport (ci-après appelé le « Tarif Applicable »). Les conditions de ce tarif applicable sont incluses dans le présent Bill of Lading. Le Marchand porte une attention particulière aux mesures concernant les surestaries des conteneurs et des véhicules. Il est possible d'obtenir des copies des dispositions du Tarif Applicable auprès du Transporteur ou de ses agents sur simple demande ou sur le site internet du Transporteur. En cas de divergence entre le Bill of Lading et le Tarif Applicable, le Bill of Lading prévaudra.

ARTICLE 16. CONTENEURS EMPOTES PAR LE CHARGEUR

Si un Conteneur n'a pas été empoté par ou pour le compte du Transporteur :

- (1) Le Transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages aux Marchandises causés par :
 - (a) L'inadaptation des Marchandises au Transport dans le Conteneur fourni, ou
 - (b) La façon dont la Marchandise a été emballée, empotée, arrimée ou sécurisée ou
 - (c) L'inadaptation, l'état défectueux du Conteneur, ou le mauvais réglage (ventilation ou système de réfrigération), sous réserve que, si le Conteneur a été fourni par ou pour le compte du Transporteur, cette inadaptation ou cet état défectueux pouvait être décelé par une inspection du Marchand avant ou pendant l'empotage du Conteneur.
 - (d) L'empotage de Marchandises réfrigérées qui ne sont pas à la température voulue pour le Transport ou la mauvaise indexation de la température par le Chargeur, ou
 - (e) La condensation.
- (2) L'empotage et l'apposition de scellés sur tout Conteneur sont la responsabilité du Chargeur. Lorsqu'un Conteneur empoté par le Chargeur est livré par le Transporteur avec le scellé intact, le Transporteur ne sera pas tenu responsable d'aucun manquant de marchandises constaté lors de la livraison.
- (3) Le Marchand indemniser le Transporteur de toutes pertes, dommages, préjudices ou dépenses quelle qu'en soit l'origine résultant d'un ou plusieurs des cas visés à la Clause 16 (1). Ceci étant, si les pertes, dommages, préjudices ou dépenses résultent du cas visé à la Clause 16 (1) (c), le Marchand ne sera pas tenu d'indemniser le Transporteur, sauf s'il pouvait déceler l'inadaptation ou l'état défectueux du Conteneur.

ARTICLE 17. FRET

- (1) Le Fret est dû en totalité à compter de la réservation du Transport de la Marchandise auprès du Transporteur ou de son agent ou de tout autre représentant et est acquis à tout événement. En cas d'annulation du Transport par le Marchand, ce dernier sera redevable envers le Transporteur, son agent, ayant droit ou cessionnaire, d'une indemnité égale au montant du Fret incluant les charges, coût et dépenses subis par le Transporteur en raison de cette annulation.
- (2) Le Fret est calculé sur la base des éléments fournis par, ou pour le compte, du Chargeur. Si les éléments fournis par ou pour le compte du Chargeur sont incorrects, une indemnisation contractuelle sera versée au Transporteur à titre de dommages-intérêts forfaitaires, conformément au Tarif Applicable. Le fret est taxé au poids, au volume, à la valeur, au nombre, au choix du transporteur et, dans tous les cas payables dans la monnaie mentionnée dans le Bill of Lading. L'unité de mesure retenue au sein du Bill of Lading étant l'unité payant (U.P). Après vérification, toute marchandise qui sera identifiée comme étant d'un conteneur différent, d'un poids ou d'un volume supérieur à ceux déclarés par le marchand sur le Bill of Lading sera soumise à un double fret en termes de poids, de quantité et de volume, malgré les dispositions spécifiques des conférences maritimes.
- (3) L'attention du Marchand est attirée sur les dispositions du Tarif Applicable concernant la monnaie de paiement du Fret, le taux de change, la dévaluation et tous autres éléments relatifs au Fret.
- (4) Le Marchand sera tenu de régler intégralement le Fret au Transporteur, à son agent, représentant, ayant-droit ou cessionnaire, en relation avec le Transport soumis à ce Bill of Lading, à la date indiquée dans ce contrat ou selon les modalités qui lui ont été accordées, sans aucune déduction ni compensation, malgré toute demande reconventionnelle ou sursis à exécution avant la livraison des Marchandises. Par ailleurs, le Marchand accepte de renoncer à toute possibilité ou droit à compenser le montant du Fret avec tout autre montant dû ou qui pourrait être dû sur le fondement d'une action contractuelle ou délictuelle, dont il dispose ou pourrait disposer envers le Transporteur, ses sous contractants, agents, officiers, employés ou cessionnaires, que cette réclamation porte ou non sur le Transport soumis à ce Bill of Lading et sans préjudice de son droit à introduire en justice une réclamation.
- (5) Toute Personne chargée par le Marchand d'organiser l'expédition des Marchandises sera considérée comme l'agent exclusif du Marchand et aucun paiement de Fret à cette Personne ne pourra être considéré comme un paiement au Transporteur. De la même façon, tout défaut de paiement d'une partie du Fret au Transporteur par cette Personne sera considéré comme un défaut de paiement du Marchand.

(6) Si le Marchand ne paie pas le Fret à la date d'échéance, alors, sans préjudice de tout autre droit ou recours dont dispose le Transporteur, le Transporteur peut, à sa discrétion, soit :

- (i) Reporter l'exécution de ses propres obligations jusqu'au paiement intégral du Fret ;
- (ii) Résilier le contrat à l'expiration d'un préavis écrit de sept (7) jours calendaires du Transporteur au Marchand resté sans effet.
- (iii) Facturer au Marchand des intérêts sur le montant impayé, en appliquant par semestre, pour le premier semestre de l'année concernée, le taux d'intérêt de la Banque Centrale Européenne en vigueur au 1^{er} janvier de ladite année et celui en vigueur à partir du 1^{er} juillet pour le second semestre de ladite année, majoré de dix (10) points de pourcentage, jusqu'au paiement intégral (une partie de mois étant assimilée à un mois complet) majorée d'une indemnité forfaitaire de quarante (40) euros pour frais de recouvrement par facture émise ;

Si le Marchand a un retard de paiement, le Transporteur pourra également demander le paiement avant l'expédition pour toute nouvelle livraison ou suspendre ou annuler le contrat ou toute commande de réservation en cours, quelles que soient les conditions éventuellement convenues, sans avoir à prendre aucune responsabilité de quelque nature que ce soit. Quelle que soit l'option, le Marchand prendra en charge tous les honoraires d'avocat, d'huissier et de justice engagés par le Transporteur pour le recouvrement des Frais impayés.

(7) Tout crédit accordé par le Transporteur au Marchand sera soumis aux Conditions Générales de Crédit du Transporteur.

(8) Le Transporteur peut céder ses droits en ce qui concerne le Fret et d'autres créances sans le consentement préalable du Marchand.

ARTICLE 18. PRIVILEGE

Le Transporteur, ses préposés ou agents ont un privilège sur les Marchandises (y compris toute documentation associée). Le Transporteur, ses préposés ou agents ont également le droit de vendre la Marchandise, soit par vente privée, soit par vente aux enchères publiques. Ce privilège s'applique à tous les Frets (y compris les Frets additionnels en vertu de la Clause 17 ainsi qu'aux surprimes, faux Frets, coûts de pré-transport ou de transport terrestre, surestaries, surestaries sur le Conteneur, frais de stationnement, frais de détention, contribution de sauvetage et avarie commune. En outre, le Transporteur peut réclamer tous les frais et dépenses engagés suite à l'exercice de ce privilège, ainsi que toute dette due par le Marchand au Transporteur.

Sans préjudice de ce qui précède, le Transporteur sera en droit d'exercer son privilège sur la cargaison du Marchand, pour n'importe lequel des événements ci-dessus mentionnés, et ce même s'ils concernent le post Transport, le pré Transport, et/ou le Transport terrestre quel qu'il soit et/ou tout moyen visant à mettre en œuvre un tel Transport et tout entreposage. Le Transporteur dispose également d'un privilège sur la Marchandise transportée au titre du présent Bill of Lading, en paiement de toutes les sommes (incluant le Fret) dues au titre d'autres transports effectués par le Transporteur. Si, pendant une période raisonnable, aucune demande n'est présentée pour la restitution de la Marchandise, ou si, à l'appréciation exclusive du Transporteur, cette Marchandise risque de se détériorer ou de perdre de sa valeur, alors le Transporteur a la possibilité de vendre cette Marchandise aux enchères, de la vendre ou de l'abandonner, et ce aux seuls frais du Marchand. Rien dans cet article n'empêche le Transporteur de recouvrer du Marchand la différence entre le montant dû par lui au Transporteur et le montant obtenu par l'exercice des droits conférés au Transporteur en vertu de la présente Clause.

ARTICLE 19. PRATIQUE DU PLI CARTABLE

L'enregistrement et l'acheminement de documents commerciaux par le Transporteur à la demande du Marchand sont effectués sans aucune responsabilité du Transporteur pour les conséquences directes ou indirectes pouvant résulter de leur détérioration, perte, retard, remise erronée, erreur d'acheminement ou toute autres causes. Le Marchand déclare connaître et accepter ces conditions.

ARTICLE 20. ANIMAUX VIVANTS

Les Règles de La Haye ne s'appliquent pas au Transport d'animaux vivants qui sont transportés aux seuls risques du Marchand. Le Transporteur ne sera tenu d'aucune responsabilité pour toute blessure, maladie, mort, retard ou destruction quelle qu'en soit la cause. Si, selon l'appréciation du Capitaine, un animal risque de causer des dommages à toute personne, à un autre animal ou à tout bien à bord, de retarder le navire ou d'empêcher la poursuite du voyage, cet animal pourra être abattu et jeté par-dessus bord sans que le Transporteur ne soit tenu responsable. Le Marchand devra indemniser le Transporteur pour toutes les dépenses supplémentaires encourues lors du transport de l'animal vivant.

ARTICLE 21. MARCHANDISES PERISSABLES

(1) Les Marchandises périssables seront transportées dans des Conteneurs ordinaires sans protection, précaution ou toute autre mesure particulière à moins qu'il soit inscrit au verso de ce Bill of Lading que les

Marchandises seront transportées dans un Conteneur réfrigéré, chauffant, électriquement ventilé ou tout autre Conteneur équipé spécialement, ou doivent recevoir une attention particulière. Le Marchand s'engage à ne pas remettre au Transporteur des Marchandises empotées dans des Conteneurs par lui-même ou pour son compte sans avoir avisé préalablement et par écrit le Transporteur de la nature de ces Marchandises et de la température à laquelle le point de consigne du Conteneur doit être réglé. Le Marchand s'engage à ce que les Marchandises soient correctement empotées dans le Conteneur et que le point de consigne du Conteneur soit réglé correctement avant la réception des Marchandises par le Transporteur et, si nécessaire, que la cargaison soit pré-refroidie avant le chargement dans le Conteneur.

L'attention du Marchand est attirée sur le fait que les Conteneurs réfrigérés ne sont pas faits pour refroidir la cargaison qui n'a pas été comme indiqué ci-dessus empotée à la température adéquate et le Transporteur ne sera pas responsable des conséquences d'une Marchandise arrivée à une température plus élevée que celle requise pour le Transport. Si les recommandations ci-dessus ne sont pas observées le Transporteur ne sera pas responsable de toutes pertes ou dommages aux Marchandises.

- (2) Le Marchand est libre d'utiliser son propre système d'enregistrement de température à l'intérieur du Conteneur. Le Transporteur ne sera aucunement tenu de transmettre au Marchand, ou à toute autre Personne, le relevé des données extraites du système du Conteneur.
- (3) Le Transporteur ne sera en aucun cas responsable des dommages provoqués par la condensation.
- (4) Les termes « bon état et conditionnement apparents » lorsqu'ils sont utilisés dans ce Bill of Lading par référence aux Marchandises qui nécessitent un refroidissement ne signifient pas que le Transporteur, lorsqu'il a reçu les Marchandises, a vérifié qu'elles étaient à la bonne température.

ARTICLE 22. MARCHANDISES DANGEREUSES

- (1) Aucune Marchandise dangereuse, inflammable ou dommageable ou pouvant le devenir (y compris les matières radioactives), susceptible d'endommager quelque bien que ce soit, ne pourra être remise au Transporteur sans son consentement écrit, et sans que les Conteneurs ou les emballages contenant ces Marchandises ainsi que les Marchandises elles-mêmes aient été emballées et distinctement marquées extérieurement, de façon à indiquer leur nature et leur caractère dangereux, et se conformer ainsi à toute loi, réglementation ou instruction applicables aux dites marchandises. Si ces Marchandises sont remises au Transporteur sans son consentement écrit et/ou sans marquage, ou si, dans l'opinion du Transporteur elles sont ou peuvent devenir dangereuses, inflammables ou dommageables, elles peuvent à tout moment être détruites, vendues, abandonnées ou rendues inoffensives, sans indemnité pour le Marchand et sans préjudice des droits du Transporteur au paiement du Fret. Dans tous les cas le Transporteur se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'embarquement de toute espèce de marchandise susceptible d'endommager quelque bien que ce soit sans que le Marchand puisse prétendre à un quelconque dédommagement.
- (2) Le Marchand s'engage à fournir au Transporteur toutes les informations adéquates, complètes et à jour quant à la nature, dangerosité, et la manière d'empoter, entreposer et transporter la Marchandise, et garantit que ces Marchandises ont été correctement emballées, arrimées et empotées de manière à supporter les risques du Transport, eu égard à leur nature dangereuse et conformément aux lois ou règlements applicables au Transport.
- (3) Qu'il ait connaissance ou non de la nature des Marchandises, le Marchand devra indemniser le Transporteur de toutes réclamations, pertes, dommages ou dépenses résultant du Transport de ces Marchandises.
- (4) Aucune disposition de cette Clause n'aura pour effet de priver le Transporteur de tous droits prévus par ailleurs.

ARTICLE 23. MOYENS DE TRANSPORTS ET ITINERAIRES

- (1) Le Transporteur pourra à tout moment, et sans en aviser préalablement le Marchand :
 - (a) Utiliser tous moyens de Transport quels qu'ils soient
 - (b) Transférer les Marchandises d'un moyen de Transport à un autre, y compris les transborder ou les transporter sur un autre Navire que celui désigné au verso,
 - (c) Dépoter les Marchandises mises dans un Conteneur et les réexpédier dans un autre Conteneur ou par tout autre moyen,
 - (d) Suivre tout itinéraire de son choix (qu'il s'agisse ou non de l'itinéraire le plus court, le plus direct, de l'itinéraire habituel ou de l'itinéraire annoncé) et ceci à quelque vitesse que ce soit, rallier tout lieu ou port quelconque et y faire relâche une ou plusieurs fois et dans n'importe quel ordre,
 - (e) Charger ou décharger les Marchandises en tout lieu ou port (que ce port soit ou non mentionné au verso comme port de chargement ou de déchargement) et les entreposer dans ce lieu ou port, se conformer à tous ordres ou recommandations donnés par toute autorité gouvernementale ou publique ou toute Personne agissant pour leur compte ou habilitée à donner de tels ordres ou recommandations aux termes de la police d'assurance couvrant le moyen de transport utilisé, permettre au Navire de naviguer avec ou sans pilotes, de remorquer ou d'être remorqué ou de passer en cale sèche.
 - (f) Se conformer à tout ordre ou recommandation donné par un gouvernement ou une autorité, ou toute personne agissant ou prétendant agir en tant que ou au nom de ce gouvernement ou de

cette autorité, ou ayant, en vertu de toute assurance sur tout moyen de transport employé par le transporteur, le droit de donner des ordres ou des directives.

- (g) Permettre au navire d'avancer avec ou sans pilotes, de remorquer ou d'être remorqué ou d'être mis en cale sèche.

(2) Le Transporteur peut invoquer les facultés offertes dans la Clause 23 (1) dans toutes les situations, qu'elles soient liées ou non au transport des marchandises. Ces facultés incluent le chargement ou le déchargement d'autres marchandises, le soutage, les réparations du navire, le réglage des instruments, l'embarquement ou le débarquement de toute personne, qu'elle participe ou non à l'exploitation ou à l'entretien du navire, ainsi que l'assistance du navire en toute circonstance. Toute action entreprise en vertu de la Clause 23 (1) et tout retard qui en découle ne seront pas considérés comme une inexécution contractuelle

(3) Si le Marchand, lors de la remise des Marchandises au Transporteur, ne requiert pas par écrit, un Transport en Conteneur spécialisé ou un Transport autre qu'en Conteneur, il accepte que les Marchandises soient transportées dans un Conteneur d'usage général.

ARTICLE 24. EVENEMENTS AFFECTANT LE TRANSPORT

Si, à tout moment, le Transport est, ou est susceptible d'être affecté par tout obstacle, péril, retard, dû à une épidémie ou une menace d'épidémie, de quarantaine, de blocus, de guerres, de troubles, d'émeutes, de grèves, de grèves perlées, d'arrêts ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit, de boycottage, ou toute difficulté ou empêchement de toute sorte (autre que l'incapacité des Marchandises à être transportées convenablement et en toute sécurité) et qu'elle qu'en soit la cause (même si ces obstacle, péril, retard, difficulté, ou empêchement existaient déjà lors de la conclusion de ce contrat ou au moment de la prise en charge par le Transporteur) le Transporteur, que le Transport soit commencé ou non, pourra sans préavis au Marchand et à son gré, soit :

- (a) Transporter les Marchandises jusqu'au port de déchargement prévu ou au lieu de livraison, par un itinéraire ou moyen autre que celui indiqué sur le Bill of Lading, ou que celui habituellement utilisé. Dans ces hypothèses, le Transporteur aura droit au paiement du Fret supplémentaire tel qu'il aura été déterminé, ou
- (b) Suspendre le Transport des Marchandises et les entreposer à terre ou à flot conformément aux Conditions Générales de Vente de ce Bill of Lading et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour les réexpédier dès que possible. Cependant, le Transporteur ne prend aucun engagement quant à la durée de la suspension et au délai de réexpédition. Dans cette hypothèse, le Transporteur aura droit au paiement du Fret supplémentaire tel qu'il l'aura déterminé, ou
- (c) Abandonner le Transport des Marchandises et les mettre à la disposition du Marchand en tout lieu ou port que le Transporteur considérera sûr et approprié. La responsabilité du Transporteur à l'égard de ces Marchandises cessera dès cette mise à disposition. Toutefois, le Transporteur aura droit à l'intégralité du Fret afférent aux Marchandises reçues pour Transport, et le Marchand paiera toutes dépenses supplémentaires de Transport vers le lieu de mise à disposition, comprenant également les frais supplémentaires de livraison et d'entreposage en ce lieu.

Si le Transporteur décide d'utiliser un autre itinéraire en vertu de la Clause 24 (a), ou de suspendre le Transport en vertu de la Clause 24 (b), cette décision ne portera pas préjudice à son droit d'abandonner par la suite le transport en vertu de la Clause 24 (c).

ARTICLE 25. AVIS D'ARRIVEE ET DE LIVRAISON

(1) Toute mention du Bill of Lading concernant les Personnes devant être avisées de l'arrivée des Marchandises ne figure que pour la seule information du Transporteur, et le défaut d'une telle notification n'engagera pas la responsabilité du Transporteur et ne relèvera pas le Marchand des obligations définies ci-dessous.

(2) Le Marchand prendra livraison des Marchandises dans le délai prévu selon le Tarif Applicable du Transporteur (voir Clause 15). Si le Marchand fait défaut, le Transporteur pourra, sans préavis, décharger les Marchandises contenues dans des conteneurs et/ou les entreposer à terre, à flot, sur un terre-plein ou sous un hangar, aux seuls risques du Marchand. Un tel entreposage constituera une livraison conforme des Marchandises, et à partir de ce moment, la responsabilité du Transporteur à l'égard des Marchandises cessera totalement. Tous les frais en résultant (s'ils sont payés ou doivent l'être par le Transporteur ou son agent ou Sous-Traitant) devront être réglés à première demande par le Marchand au Transporteur.

(3) La responsabilité du Marchand sera entièrement engagée pour couvrir tous les coûts, dépenses ou indemnités, résultant de son action ou omission pouvant empêcher ou mettre en péril de façon directe ou indirecte le déchargement ou la livraison de la Marchandise.

(4) Si le Marchand ne prend pas livraison des Marchandises dans les dix (10) jours à compter du moment où la livraison aurait dû être effectuée ou si de l'avis du Transporteur, elles sont susceptibles de se détériorer, de s'avarier, de perdre leur valeur ou d'occasionner des frais d'entreposage ou d'autres frais supérieurs à leur valeur, le Transporteur pourra, sans préjudice des autres droits qu'il pourrait détenir contre le Marchand, sans avis préalable et sans encourir aucune responsabilité de ce fait, vendre, détruire ou disposer des Marchandises, et imputer tout produit de la vente sur les sommes qui lui sont dues par le Marchand en vertu de ce Bill of Lading.

(5) Le refus par le Marchand de prendre livraison conformément aux termes de cette Clause et/ou de minimiser toutes pertes ou dommages constituera une renonciation de sa part à toute réclamation, quelle qu'elle soit, au titre de ces Marchandises ou de leur Transport.

Lorsque les Marchandises sont à quai, sous hangar sous en entrepôt, avant chargement ou après déchargement, elles sont sous la responsabilité du Marchand, à ses risques et périls, conformément aux mentions de l'articles 5 (1).

ARTICLE 26. AVARIE COMMUNE ET SAUVETAGE

(1) En cas d'accident, danger, dommage, ou désastre, survenus avant ou après le début du voyage et résultant d'une cause quelconque, y compris la négligence, le Marchand contribuera avec le Transporteur au règlement de tous les sacrifices, pertes ou dépenses d'avarie commune et paiera le sauvetage et les frais spéciaux engagés au regard des Marchandises. Tous les frais liés à une avarie commune ou à un acte de sauvetage, engagés pour éviter des dommages à l'environnement, seront réputés être des frais d'avarie commune.

(2) Toute avarie commune sur un navire opéré par le Transporteur sera réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers, de 1994, ajustée au lieu du choix du Transporteur et dans la monnaie de son choix. Dans un cas comme dans l'autre, le Marchand remettra préalablement à la livraison si le Transporteur ou l'opérateur le demande, une contribution provisoire en espèces ou toute autre garantie que le Transporteur ou l'opérateur considérera comme suffisante pour couvrir la contribution estimée des Marchandises à l'avarie commune avant la livraison si le Transporteur ou l'opérateur le demande ou, si le Transporteur ou l'opérateur ne le demande pas, dans les trois mois suivant la livraison des Marchandises, que le Marchand ait été ou non avisé du privilège du Transporteur ou de l'opérateur lors de la livraison. Le Transporteur ne sera pas tenu d'exercer son privilège pour les contributions d'avarie commune dues au Marchand.

(3) La conversion en monnaie d'ajustement sera calculée au taux qui prévaudra à la date de paiement pour les débours et à la date d'achèvement du déchargement du Navire pour les allocations, valeurs de participation, etc.

(4) Si un Navire assistant est la propriété ou est exploité par le Transporteur, l'assistance sera rémunérée de la même manière que si le ou les Navires assistants avaient appartenu à des tiers.

(5) Dans les cas où le Capitaine considérerait que des services d'assistance sont nécessaires, le Marchand accepte que le Capitaine agisse en tant que son agent pour fournir ces services aux Marchandises, et que le Transporteur agisse en tant que son agent pour régler l'indemnité d'assistance.

(6) Si le Marchand viendrait à s'opposer ou à contester le paiement de la contribution relative à l'avarie commune, à l'assistance ou au sauvetage, aux charges d'assistance ou de sauvetage et / ou charges spéciales relatives aux Marchandises ; ou si son règlement à la contribution fait défaut durant cette période de trois (3) mois à compter du rapport de règlement d'avarie commune : le Marchand sera redevable d'un intérêt moratoire, à compter de la fin de cette période de trois (3) mois et équivalent à 2% par an au-dessus du taux d'intérêt légal du lieu où cet ajustement est déclaré, en supplément des sommes dues au titre de la contribution à l'avarie commune.

ARTICLE 27. BOTH-TO-BLAME COLLISION

Si le Navire entre en collision avec un autre Navire en raison de la négligence de cet autre Navire et de tout acte, négligence, défaut du commandant, capitaine, du membre d'équipage, du pilote ou de l'employé du Transporteur dans la navigation ou la gestion du Navire, le Marchand compensera le Transporteur contre toute perte ou responsabilité à l'égard de l'autre Navire ou de son armateur dans la mesure où cette perte ou responsabilité se rapporte à la perte, l'endommagement ou toute réclamation du Marchand payé ou payable par l'autre navire ou son armateur au Marchand et compensée, recouverte par l'autre navire ou son armateur par le biais de la réclamation de ce dernier à l'égard du Navire ou du Transporteur. Cet article s'appliquera également quel que soit le type de Transport ou objet flottant avec lequel le Navire entre en collision et à l'égard de toute personne en charge de cet objet flottant.

ARTICLE 28. MODIFICATION DU CONTRAT

Aucun préposé ou agent du Transporteur n'aura autorité pour modifier ou annuler aucun des termes de ce Bill of Lading à moins qu'une telle modification ou annulation n'ait été expressément autorisée par écrit par le Transporteur.

