

REGLE 1 – Législation applicable - Clause Paramount – le présent contrat est régi :-

- a) Par le code de Commerce de 1985 ou
- b) Par la Convention internationale de Bruxelles août 1924 ou
- c) Par ladite Convention telle que modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 (règles de Visby) mais seulement dans le cas et limité où ces ordonnances et conventions sont obligatoires pour les parties.

La convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 (b) s'appliquera dans tous les cas, sauf en ce qui concerne la limitation de responsabilité telle que définie par la Règle 3 (b).

En outre, le présent contrat est soumis aux conditions et stipulations suivantes. Dans le cas où l'une de ces conditions ou stipulations serait prohibée en tout ou en partie par la législation applicable elle serait, mais dans cette mesure seulement considérée non-écrite.

REGLE 2 – Juridiction compétente

Tout litige survenant à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement sera soumis à la COUR SUPREME DE L'ILE MAURICE dont les chargeurs et réclamateurs déclarent formellement accepter la compétence.

En cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs ou de connexité, tous les litiges devront être portés devant cette même cour.

REGLE 3 – Responsabilité du Transporteur

- (a) Hors les cas visées à la règle 5 quels que soient les usages du Port et le tarif de fret appliqué, la responsabilité du Transporteur commence à la prise en charge pour se terminer à la livraison. Prise en charge et livraison s'entendent respectivement sous palan au port d'embarquement et sous palan au port de débarquement sauf convention contraire expresse avançant le moment de la prise en charge ou retardant le moment de la livraison. Mandat est donné au Capitaine et au Transporteur de choisir, s'il y a lieu, pour compte de la marchandise et aux frais et risques de cette marchandise, une ou plusieurs entreprises de manutention pour procéder aux opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, si nécessaire de mise sur allèges chalands ou autres embarcations et de réception et de reconnaissance à terre des marchandises ainsi qu'à leur garde jusqu'à leur embarquement, de même que de réception et de reconnaissance à terre ainsi jusqu'à leur garde et y compris leur délivrance.

En cas d'intervention d'une entreprise manutentionnaire dans le cadre du mandat ci-dessus donné, la responsabilité du Transporteur commence au port d'embarquement lors de la prise en charge des marchandises sous palan des mains de l'entreprise intervenant dans ce port, pour se terminer au port de déchargement par la remise sous palan des marchandises entre les mains de l'entreprise opérant dans ce port.

- (b) En cas de pertes de marchandises ou d'avaries dont ils auraient à répondre, le Capitaine et le Transporteur ne seront tenus de régler que la valeur intrinsèque au port de charge calculée suivant la facture d'origine, plus le fret payé d'avance et les frais mais à l'exclusion de tous intérêts, dommage-intérêts et droits de douane. Toutefois, l'indemnité ne pourra en aucun cas dépasser £100 par colis ou à défaut par unité, ou au prorata en cas d'avaries ou manquants partiels sauf déclaration de valeur ou connaissement et paiement d'un fret ad valorem correspondant.
- (c) Le Transporteur n'est pas responsable de l'or, de l'argent, des métaux précieux, des numéraires, des titres, bijoux, œuvres d'art et objets de valeurs analogues, à moins qu'il n'ait été signé un connaissement régulier avec indication expresse de la valeur des dits objets.

- (d) En cas de livraison tardivement ou irrégulièrement effectuée par la faute du Transporteur, il ne sera dû de dommages-intérêts que dans la limite du fret afférent aux colis en retard, si il est justifié d'un préjudice et seulement dans le cas où la livraison serait effectuée dans le port de destination après quatre mois de l'arrivée du navire dans le port.
- (e) Toute action contre le Capitaine et le Transporteur à raison de pertes, avaries ou dommages-intérêts devront être intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'arrivée du navire au port de destination ou, le cas échéant, de la date à laquelle il aurait dû arriver, sans renonciation du Capitaine et du Transporteur à toute prescription plus courte qui serait édictée en leur faveur.

Pontée- le Capitaine et le Transporteur sont autorisés par le chargeur à transporter toutes marchandises sur le pont du navire sans être tenus d'en aviser le chargeur, le Capitaine et le Transporteur en étant contractuellement dispensés. Ils ne répondent des pertes ou dommages résultant du transport en pontée des marchandises qui seront traités comme des marchandises en cale tant sur le plan des responsabilités et de ses limitations que sur le plan des avaries communes.

Le Capitaine et le Transporteur ne répondent toutefois d'aucun dommage qu'elle qu'en soit la cause lorsque les marchandises sont indiquées sur le présent Connaissance comme transportés en pontée, lorsque l'arrimage en pontée résulte de disposition réglementaire ou lorsque le transport en pontée est réalisé au petit cabotage.

Animaux vivants – le Capitaine et le Transporteur n'assument aucune responsabilité dans 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 transport, qu'elles qu'en soient les causes et que les animaux voyagent en cale ou sur le pont.

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 les faire détruire sans qu'aucun recours ne puisse être exercé contre lui ou le Transporteur.

Les chargeurs et réceptionnaires sont solidairement responsables des dommages que les animaux pourraient causer aux personnes, au navire et/ou aux marchandises.

Retard – le transport des marchandises est effectué sans aucune garantie de délai. Les dates d'escales du navire figurant dans les circulaires et avis du Transporteur n'étant données qu'à titre indicatif, leur inobservation qu'elles qu'en soient la cause et les conséquences, n'engage pas la responsabilité du Capitaine ou du Transporteur. Il ne peut en aucun cas être exercé de recours contre le Transporteur ou le Capitaine pour retards résultant du séjour au port de transbordement.

REGLE 4 – Désignation et Marquage des Marchandises

- (a) Le poids, la mesure, la quantité, les marques et numéros, la qualité, le contenu et la valeur, bien que mentionnés sur le connaissance sont considérés comme inconnus du Capitaine et du Transporteur à moins que le contraire n'ait été expressément reconnu et convenu. La signature du Capitaine n'implique pas cette convention.
- (b) Les colis doivent être marqués distinctement et porter, en outre des marques et numéros, le port de destination en gros caractères.
- (c) Toute matière dangereuse, inflammable ou explosive corrosive, ou odorante, devra faire l'objet d'une déclaration spéciale de la part du chargeur lors même qu'elle serait désignée sur le connaissance sous son véritable nom. A défaut de cette déclaration, le chargeur sera responsable de tous les dommages qui pourront se produire.

Le Capitaine pourra, à tout moment, si nécessaire, débarquer, détruire ou rendre inoffensive ces marchandises et ce, sans indemnité.

- (d) Batelages et marquages des produits sidérurgiques. Le navire n'est pas responsable de la livraison correcte et toutes les dépenses survenant au port de déchargement qui seraient dues à un batelage ou un marquage insuffisant, seront à la charge des destinataires.
- (e) Les chargeurs et les réceptionnaires sont responsables de toutes contraventions, dommages et amendes résultant, pour le Transporteur, le navire ou la cargaison, de l'inobservation des prescriptions douanières ou de l'importation de marchandises prohibées ou du fait que le marquage des marchandises et/ou l'indication du poids et/ou de la valeur et/ou du contenu des colis portés sur celui-ci ou sur le connaissement sont inexacts ou jugés insuffisants par les autorités compétentes.
En cas de désignation inexacte du contenu, du poids, de la mesure ou de la valeur des marchandises, le Transporteur a le droit d'exiger le double du montant du fret qui aurait été du si ces détails, avaient été donnés exactement et d'exiger du chargeur ou destinataire, en vue de la détermination du contenu, poids et valeur réels des colis, la présentation jusqu'à la fin de l'année qui suit la livraison des facteurs originales.
- (f) Dans tous les cas, les chargeurs et réceptionnaires sont responsables des dommages causés au navire ou autres marchandises, par leur faute ou par le vice propre de la marchandise et/ou son défaut d'emballage.

REGLE 5 – Instructions Gouvernementales, Guerre, Epidémie, Glace, Greve etc...

- (a) Le Capitaine et le Transporteur ont la faculté d'exécuter tout ordre, instruction ou recommandation en rapport avec le transport objet du présent contrat, donnés par tout gouvernement ou autorité, ou par toute personne agissante ou prétendant agir pour ce gouvernement ou cette autorité, ou ayant, aux termes de l'assurance couvrant le navire, le droit de donner de tels ordres, instructions ou recommandations.
- (b) S'il apparait que l'exécution du transport expose le navire ou toute marchandise à bord au risque de saisie, dommages ou retard, par suite de guerre ou opération assimilables, émeutes, troubles civils ou piraterie, ou constitue une menace pour la vie ou la liberté de toute personnes se trouvant à bord ou si un quelconque de ces risques s'intensifie, le Capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou dans tout port qui lui paraîtra convenable.
- (c) En cas de blocus quelle qu'en soit la forme ou de toute menace de blocus, que cette situation soit le fait de gouvernement, de groupement ou d'individus, le Transporteur est autorisé a résilié le contrat, que la marchandise ait été chargée ou non.
Le Transporteur aura la liberté de décharger la marchandise dans tout port convenable de son choix.
- (d) S'il apparait que des épidémies, quarantaines, glaces, troubles affectant la main d'œuvre, grève, lockout à bord ou à terre, difficultés de chargement ou de déchargement, empêchant le navire de quitter le port de chargement ou d'attendre ou entre dans le port de déchargement ou d'y décharger dans des conditions habituelles et d'en repartir en toute sécurité et sans retard, le Capitaine peut décharger la cargaison au port qui lui paraîtra convenable.
- (e) Dans les cas visés à la règle 5 (a), (b), (c), (d), le déchargement de toute marchandise pour laquelle il a été émis un connaissement sera considéré comme une exécution valable du contrat.
Dans tous les cas ci-dessus, le Transporteur a le droit de réclamer aux chargeurs et réceptionnaires, la totalité de fret et des frais (y compris le fret de retour s'il y a lieu) ainsi que toutes dépenses supplémentaires engagés dans l'intérêt des marchandises.

REGLE 6 – Chargement, Déchargement, Itinéraire, Transbordement, Expédition et Réexpédition

(a) Le navire a le droit de charger ou de décharger dès son arrivée, quel que soit le temps, de jour et de nuit, dimanche et jours fériés, nonobstant tout usage contraire, les opérations étant effectuées suivant toute convenance laissée à l'appréciation du Capitaine et du Transporteur.

(b) Le navire a le droit de naviguer sans pilote, charger des marchandises de tout espèce sans qu'il y ait obligation pour le Capitaine de faire procéder à des constatations, d'arrimage, de remorquer d'autres navires ou leur prêter assistance, et de s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens.

De plus, le navire est libre de faire relâche dans les ports qui se trouvent même en dehors de sa route habituelle ou de son itinéraire annoncé dans n'importe quel ordre et dans n'importe quel but, transporter les marchandises, de les acheminer par n'importe quel navire ou navires vers le lieu de destination, d'entrer en cale sèche avec des marchandises à bord, d'emmagasiner les marchandises, de les transporter dans des allèges, pontons ou chalands, pour les charger ou les décharger. L'assurance des marchandises n'incombe pas plus dans ces cas que dans tous les autres au Transporteur.

Si, pour une raison quelconque, les marchandises ne peuvent être déchargées ou trouvées au port de destination, le navire est libre de les décharger à son voyage de retour ou de les expédier à leur port de destination par tout autre moyen pour le compte mais non aux risques du navire.

Pour les marchandises en transit ou pour d'autres ports ou lieux, la responsabilité du Transporteur est limitée à ses propres lignes de navigation.

(c) Le chargeur donne pouvoir au Capitaine et au Transporteur de se substituer tout transporteur de leur choix. Pour les marchandises faisant l'objet d'un connaissement direct émis dans une ville de l'intérieur ou dans un port non desservi par les navires du Transporteur, la responsabilité de celui-ci ne commencera que lors de l'embarquement sur son navire au port de chargement ou de transbordement. En cas de réclamation, les chargeurs renonceront à exercer contre le Transporteur toutes actions directes ou appel en garantie, mais ils conserveront les recours contre les entreprises correspondantes.

Les marchandises faisant l'objet d'un connaissement direct pour des points non desservis par le navire seront réexpédiées à la convenance du Capitaine, aux frais du navire, mais aux risques et périls de la marchandise et dans les conditions ordinaires de responsabilités des voies employées, lors même que le connaissement porterait seulement l'indication de la destination définitive. La responsabilité du Capitaine ou du Transporteur cessera au moment où les entrepreneurs de transport qui lui succéderont, auront pris charge des colis.

En cas de réclamation, les chargeurs renonceront à exercer contre le Transporteur toutes actions directes ou appel en garantie mais ils conserveront leur recours contre les entreprises correspondantes.

(d) Si avant que le navire ne commence son chargement, la navigation sur le canal de Suez est interrompue, le Transporteur est autorisé à annuler le contrat ; si la navigation est arrêtée comme dit ci-dessus après que le chargement ait commencé ou ait terminé, le navire peut prendre toute autre route et le fret sera augmenté et payé en proportion de la distance supplémentaire.

REGLE 7 – OPTIONS

Lorsque cette possibilité est offerte par les conditions générales du tarif, la demande doit être faite par les chargeurs avant l'embarquement des marchandises concernés, elle doit porter sur la totalité du lot figurant au connaissement. Les chargeurs désigneront sur le connaissement le port où l'option doit être levée et le ou les ports optionnels dans l'ordre des escales prévues à l'itinéraire du navire Transporteur il n'est pas accepté d'option rétrograde.

L'option doit être levée directement auprès des agents de la Compagnie dans le premier port désigné au connaissement au plus tard trois jours avant l'arrivée du navire. A défaut de déclaration dans ce délai, les marchandises seront débarquées dans ce port.

Les marchandises à option sont passibles d'une taxe suivant le tarif en vigueur au moment du chargement.

Cette taxe reste acquise à la compagnie même si l'option n'est pas levée.

REGLE 8 – Fret et charges

- (a) Les termes et conditions du tarif de fret applicable sont considérés comme incorporés dans ce connaissement.
- (b) Le fret est dû entièrement pour une cargaison avariée ou diminuée par coulage. Aucun fret n'est dû pour les augmentations de poids résultant d'avaries de mer.
- (c) Qu'ils soient opérés par le Capitaine ou le Transporteur ou par les soins des chargeurs et/ou réceptionnaires, l'embarquement et l'arrimage en cale d'une part, le désarrimage en cale et le débarquement d'autre part, ont toujours lieu aux frais de la marchandise et sont également à la charge de la marchandise les frais visés au paragraphe (d) ci-dessous.
- (d) Le Capitaine a un droit de gage sur toutes les marchandises pour le paiement du fret (normal ou supplémentaire), faux fret ou pour le paiement des frais survenus avant ou après le déchargement y compris les surestaries, les frais éventuels de réparation, les frais de posage et/ ou de détention pour les frais de transport jusqu'au port, le transbordement, les frais de réexpédition, les amendes, dommages et frais mentionnés dans les présentes règles et les sommes exigibles pour avaries communes.
De plus, le Transporteur a le droit d'exercer un recours contre le chargeur pour la différence entre le montant total des sommes qui lui sont dues et le produit net de la vente des marchandises.
- (e) Lorsque le fret est payable au lieu de destination, il doit être versé avec toutes les autres sommes dues en vertu des dispositions du connaissement sans déduction en espèces dans la monnaie stipulée au connaissement ou en toute monnaie transférable dans les conditions précisées au paragraphe (a). Le fret, qu'il ait été payé d'avance ou soit payable à destination, est toujours acquis ou dû que le navire ou la marchandise arrive à bon port ou se perde pendant le voyage, ainsi qu'en cas d'interruption forcée du voyage, il en est de même des autres sommes dues.

Si le fret est payable au lieu de destination, le chargeur reste débiteur du fret et toutes autres sommes dû en conformité du connaissement en cas de défaillance du réceptionnaire.

Pour la fixation des contributions aux avaries communes, le fret doit être ajouté à la valeur des marchandises.

- (f) En cas de quarantaine ou de mesures sanitaires ou de déchargement tel que prévu à la règle 5, tous les frais avancés pour les marchandises seront remboursés au navire.

REGLE 9 – Marchandise en conteneur

- (a) Le Transporteur a la faculté mais non l'obligation de charger des marchandises en conteneurs par les soins de ses Agents ou Préposés. Les Conteneurs qu'ils soient ainsi remplis ou qu'ils soient reçus déjà pleins pour leur mise à bord, peuvent être chargés sur le pont ou en cale, au choix du Transporteur, sans avis préalable au chargeur.
- (b) Au cas où des conteneurs sont indiqués sur le présent connaissement comme transportés en pontée et sont ainsi transportés, le Transporteur ne sera pas responsable de toute perte et dommage aux conteneurs ou aux marchandises qu'ils contiennent quelle qu'en soit la cause.

- (c) Au regard de la limitation de responsabilité applicable au Transporteur, en cas de perte ou avarie aux marchandises contenues dans les conteneurs, chacun d'eux sera considéré comme étant un seul colis si le détail des marchandises qu'ils contiennent n'est pas spécifié sur le présent connaissement ou s'il apparaît que l'emballage de ces marchandises était insuffisant, impropre ou inadapté au transport maritime sans l'emploi d'un conteneur.
- (d) Toutes les marchandises chargées en conteneur et les conteneurs eux même qu'ils appartiennent ou non au chargeur, doivent contribuer au règlement d'avaries communes.
- (e) Lorsqu'un conteneur est emporté et exalté par le chargeur, son contenu qualitatif et quantitatif nonobstant les indications fournies par le chargeur, figurant au recto du présent connaissement n'est ni reconnu, ni garanti par le Capitaine et le Transporteur maritime faute de moyens raisonnables pour le vérifier.
- (f) La responsabilité du Transporteur maritime pour pertes ou dommages aux marchandises placées dans un conteneur, ne peut être recherchée lorsque le conteneur est muni de ses scellés à la livraison.
- (g) Conteneurs frigorifiques :- le Transporteur n'est pas responsable des dommages, avaries et pertes résultant directement ou indirectement du mauvais fonctionnement de la réfrigération ou de l'isolation des conteneurs frigorifiques qu'il n'a pas lui-même fournis au chargeur.

REGLE 10 – Règlement d'avaries communes et contributions

- (a) Les avaries communes sont à fixer, conformément aux règles d'York et d'Anvers 1974.

Les règlements d'avaries communes seront établis dans tout port ou lieu à l'option de l'Armateur et par un ou plusieurs arbitres désignés par lui. Ils comprendront notamment, tous frais quelconque fait dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison à la suite d'avaries particulières du navire.

Le Capitaine a un droit de gage sur les marchandises pour leur contribution aux avaries communes. Pour la fixation de leur contribution à l'avarie commune, les destinataires doivent indiquer la valeur des marchandises, signer le compromis d'avaries communes et verser la contribution provisoire.

Il est convenu que les droits des armateurs et/ou affréteurs de recouvrir en avaries communes les gages et vivre de l'équipage, les matières consommées et les autres dépenses ayant le caractère d'avaries communes durant la période supplémentaire d'immobilisation du navire, ne subira pas de préjudice du fait de la réexpédition de la cargaison mais seulement si la poursuite du voyage avec toute la cargaison pouvait être raisonnablement envisagée.

Il est également convenu que les dépenses supplémentaires engagées par les armateurs et/ou les affréteurs en raison d'une telle réexpédition, seront admises sans toutefois pouvoir excéder les dépenses d'avaries communes évitées par la réexpédition de la marchandise.

REGLE 11 – 'Both to blame Collision Clause' et ' New Jason Clause »

Ces clauses telles que rédigées par le Documentary Council de la BIMCO sont considérées comme incluses dans ce connaissement.