

## CLAUSES ET CONDITIONS DU TITRE DE TRANSPORT MARITIME

**Art. 1** - Le présent contrat est régi par la loi du 18 juin 1966 et ses décrets d'application ou par la Convention internationale du 25 août 1924 telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1968 en date du 21 décembre 1979 mais seulement dans la mesure où les textes précités s'appliquent obligatoirement au présent contrat, et en outre par les clauses et stipulations écrites, imprimées ou apposées par timbre humide sur les deux pages ou incorporées autrement au Titre de Transport Maritime. Dans le cas où l'une de ces conditions contractuelles serait prohibée en tout ou partie par la législation applicable, elle serait, mais dans cette mesure seulement, considérée comme non écrite. En se prévalant de ce titre de transport, le chargeur et le destinataire reconnaissent qu'ils sont liés à ces stipulations, exonérations, clauses et conditions imprimées, dactylographiées, insérées par tampon ou manuscrites au recto, malgré toutes les lois ou usages contraires.

**Art. 2** - L'Armateur ou le Transporteur ne sont pas responsables des dommages, avaries et pertes causés :

1° - Par force majeure, fortune de mer, incendie, explosion, abordage, échouement, et tous autres accidents de navigation.

2° - Par explosion, éclatement ou rupture de l'une ou l'autre des installations du bord et plus généralement par vice quelconque du navire, de ses agrès, machines et accessoires.

3° - Par les guerres civiles et étrangères, la piraterie, le pillage, la baraterie, le vol, par arrêt ou contraintes de gouvernements et autorités, par jet ou par prise, par mesures sanitaires ou autres ordonnées par l'autorité, émeutes ou troubles civils, boycottage, lock-out, grèves totales, partielles ou autres.

4° - Par le vice propre de la marchandise, par l'emballage insuffisant, trop faible ou contraire aux normes, par absence ou insuffisance ou mauvais marquage d'adresse de marque et numéros de désignation, même si des erreurs ou des fautes du Capitaine ou de ses préposés ont contribué à déterminer ou aggraver les dommages, accidents ou pertes ci-dessus énumérés.

L'Armateur ou le Transporteur ont le droit, même dans ces cas, de demander aux intéressés leur contribution aux avaries communes.

**Art. 3** - L'Armateur ou le Transporteur ne sont responsables des dommages, pertes et avaries causés par détérioration, pourriture, déformation, coulage ou sa conséquence, contact ou évaporation d'autres marchandises qu'au cas où il y aurait faute commerciale de leurs préposés.

**Art. 4** - Le navire a le droit de naviguer sans pilote, de charger des marchandises de toutes espèces, remorquer d'autres navires ou leur prêter assistance, s'écarter de sa route pour sauver des vies ou des biens, faire relâche dans des ports même en dehors de sa route habituelle dans n'importe quel ordre et dans n'importe quel but, de transborder les marchandises, de les acheminer par n'importe quel navire vers le lieu de destination, d'entrer en cale sèche avec sa cargaison, de charger ou décharger des marchandises ou de les transborder à l'aide d'allèges, pontons ou chalands. Dans ces cas, pas plus que dans les autres, l'assurance des marchandises ne peut incomber à l'Armateur ou au Transporteur.

**Art. 5** - Lorsque, par suite de quarantaine, de blocus, de guerres civiles ou étrangères, d'arrêts ou de contraintes des autorités, émeutes ou troubles civils, de grèves, de lock-out, de boycottages ou d'autres motifs du même genre, le Capitaine amené à se demander s'il pourra atteindre en toute sécurité son port de destination, y décharger les marchandises comme d'usage et de là, continuer sans trouble son voyage, il aura la faculté de débarquer les marchandises à toute autre place ou port qui lui paraîtra convenable et de déclarer le voyage terminé, satisfaisant ainsi à ses obligations. Le destinataire ou le chargeur sont, dans ce cas, tenus à tous frais et risques entraînés de ce chef par les marchandises.

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.

**Art. 6** - Le fret et tous autres frais accessoires au fret, embarquement, débarquement, transbordement, réexpédition, péages et taxes diverses, débours, amendes, sommes exigibles pour avaries communes non réglées par les réceptionnaires, peuvent être réclamées au chargeur qui se déclare solidairement responsable du paiement. Par dérogation expresse à toutes dispositions contraires, le fret non payé et les frais et sommes énumérées ci-dessus, sont exigibles même au delà d'un an après le voyage fini.

**Art. 7** - L'Armateur, le Capitaine ou le Transporteur ont un droit de gage sur toutes les marchandises pour le paiement du fret et pour le paiement des frais accessoires au fret, embarquement, débarquement, transbordement, réexpédition, péages et taxes diverses, débours, remboursements pour les amendes, les dommages et frais mentionnés dans les présentes règles et les sommes exigibles pour avaries communes. De plus, le navire 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.

**Art. 8** - Le navire n'est pas responsable de l'or, de l'argent, des métaux précieux, du numéraire, des titres, bijoux, œuvres d'art et objets de valeur analogues à moins qu'il n'ait été signé un Titre de Transport Maritime régulier avec indication expresse de la valeur desdits objets. Les frais d'assurance complémentaires consécutifs à cette déclaration de valeur seront intégralement à la charge du chargeur ou de ses ayants droit.

**Art. 9** - Les chargeurs et réceptionnaires sont responsables de toutes contraventions et dommages résultant pour l'Armateur, le Transporteur, le navire ou la cargaison, de l'observation des prescriptions douanières ou de l'importation de marchandises prohibées ou du fait que le marquage des marchandises ou l'indication du poids, la valeur du contenu des colis portés sur celui-ci ou sur le Titre de Transport Maritime étaient inexacts ou jugés insuffisants par les autorités compétentes.

**Art. 10** - En cas de réclamation pour préjudice, autres que préjudices matériels directs, tels que retard à la livraison, livraison de jouissance, immobilisation de véhicules, perte de clientèle ou autres et dont la survenance est consécutive à une faute de l'Armateur et/ou du Capitaine et/ou du Transporteur, la responsabilité de ceux-ci est limitée, au maximum, au montant du fret net du/ou des colis ou remorque(s) objet(s) de la réclamation.

**Art. 11** - Un colis ne sera réputé perdu que quatre mois après l'arrivée au port de destination du navire à bord duquel il avait été chargé.

**Art. 12** - En cas de manquant même provenant de vol, pertes, avaries ou livraison incomplète ou irrégulière, le Capitaine et/ou la Compagnie ne pourront être tenus de rembourser plus que la valeur intrinsèque au port de chargement, calculée sur production de la facture d'origine plus le fret et les frais payés d'avance mais sans aucun bénéfice, ni dommages intérêts, ni commissions, ni courtages, ni intérêts. Toutefois, l'indemnité ne pourra, en aucun cas, dépasser les plafonds légaux de limitation de responsabilité.

En raison d'avaries ou de manquants partiels dont ils seraient responsables et dans les mêmes cas et conditions que ci-dessus, le Capitaine et/ou la Compagnie ne pourront être tenus qu'au paiement d'une indemnité calculée au prorata de la somme qui aurait été en cas de perte totale suivant les différentes stipulations qui précèdent.

**Art. 13** - Les dates de départ inscrites sur les Titres de Transport Maritime ou portées à la connaissance du public par circulaires ou annonces ne pourront donner lieu à réclamation en cas de retard ou même de suppression de voyage. Le transport des marchandises est effectué, sans aucune garantie de délai.

Le Capitaine et la Compagnie ne sont tenus en aucun cas de notifier au destinataire l'arrivée des marchandises, les consignataires sont tenus de prendre livraison de la marchandise immédiatement.

La mise en dépôt de douane d'office constitue livraison.

**Art. 14** - Les frais d'embarquement, de débarquement, sont sauf tarification du fret sur base qual/quai, à la charge de la marchandise ainsi que, dans tous les cas, les frais de stationnement, gardiennage ou autres générés avant embarquement ou après débarquement.

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 destination. La prise en charge s'effectue au début de l'embarquement des marchandises ou des rolls et la livraison, à leur mise à quai, les risques de séjour à terre avant prise en charge ou après débarquement restent toujours à la charge de la marchandise ou des rolls. Les rolls, après débarquement, séjournent aux risques et périls des réceptionnaires sur les emplacements mis gratuitement à leur disposition, l'Armateur et/ou le Transporteur refusant la qualité de depositaire et déclinant toute responsabilité en cas de perte, vol ou détérioration.

Lorsque les opérations de prise en charge des marchandises avant embarquement ou de livraison après débarquement sont obligatoirement effectuées par un organisme public ou semi-public ou par une société d'Etat bénéficiant d'un monopole de droit ou si elles le sont par une entreprise de manutention désignée par le chargeur ou le réceptionnaire, le transport régi par le Titre de Transport Maritime commence à partir de la remise matérielle des marchandises par cet organisme, cette société ou cette entreprise de manutention au Transporteur et prend fin à destination au moment de la préhension par l'organisme, la société ou l'entreprise de manutention.

En cas de défaillance de l'organisme, de la société ou de l'entreprise de manutention, le transport régi par le présent Titre de Transport Maritime prendra fin à la mise à quai des marchandises.

**Art. 15** - Conformément aux dispositions prévues à l'article 30 de la loi du 18 juin 1966, l'Armateur et le Capitaine ou 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 de la mortalité en cours de voyage quelles qu'en soient les causes. Ils ne sont tenus à fournir aux animaux embarqués ni l'eau, ni la nourriture, ni la litière, ni aucun des objets, soins ou services qui peuvent être nécessaires.

En cas de quarantaine ou autres mesures sanitaires imposées par les autorités en quelque lieu que ce soit, les risques sont entièrement à la charge de l'expéditeur et du destinataire, qui s'engageant, en outre, solidairement à rembourser tous les frais au Transporteur.

Le Capitaine, l'Armateur ou le Transporteur ne sont pas responsables de la détérioration des plantes vivantes, fruits et légumes frais, ni de la détérioration des viandes, fromages et autres denrées périssables.

**Art. 16** - L'Armateur ou le Transporteur ont le droit de charger, en tout temps, toute espèce de marchandise dangereuse, inflammable, corrosive et explosive sans que les chargeurs ou réceptionnaires puissent prétendre, de ce fait, à aucune indemnité pour quelque cause que ce soit.

L'Armateur, le Capitaine et/ou le Transporteur ont le droit de transporter en tout temps sur barges, mahonnes ou chalands les marchandises énoncées ci-dessus régulièrement embarquées.

Toute marchandise inflammable, explosive ou dangereuse ne peut être chargée qu'avec une autorisation spéciale de la Compagnie pour chaque chargement.

En cas de fausse déclaration des marchandises chargées, le chargeur est responsable de toutes contraventions, pénalités et dommages résultant pour l'Armateur, le Transporteur, le navire ou la cargaison sans préjudice de tous autres dommages intérêts.

Le Capitaine est autorisé à faire jeter ces marchandises à la mer sans que le chargeur puisse de ce fait réclamer aucune indemnité.

**Art. 17** - Les chargeurs sont seuls responsables de tout dommage causé par le fait des choses transportées. Au cas où la responsabilité du Capitaine, de l'Armateur ou du Transporteur Maritime serait engagée à l'égard de tiers par le fait de ces choses, ils auraient de plein droit recours contre les chargeurs pour obtenir le remboursement intégral de toutes les sommes qu'ils auraient dû déboursier de ce chef. Il en serait de même pour toutes les conséquences résultant d'une déclaration fautive ou erronée du poids ou de la nature de la marchandise.

**Art. 18** - En cas de transport de marchandises, qui avec le consentement de l'expéditeur, sont mises sur le pont, le chargeur garde tous les risques et il lui appartient de signer une assurance particulière.

En cas de navigation au petit cabotage telle que définie par les décrets en vigueur dans le cadre de laquelle s'inscrivent les transports entre la Corse et le continent, tout chargement de marchandise sur le pont sera considéré comme fait avec le consentement du chargeur.

**Art. 19** - Les colis doivent être marqués distinctement et porter, outre les marques et numéros, le nom du port destinataire.

Le fret est toujours dû sur le poids, le cubage ou la longueur déclarés au Titre de Transport Maritime. L'Armateur, le Transporteur, le Capitaine et leurs préposés se réservent néanmoins le droit de vérifier les poids, cubage, longueur ou contenu des remorques, véhicules roulants et des colis.

Lorsqu'un pesage, un comptage ou un cubage des marchandises est nécessaire à l'embarquement ou au débarquement, tous les frais en résultant seront à la charge du chargeur ou du destinataire s'il n'y a pas de convention contraire.

En cas de déclaration inexacte 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 en vigueur au moment du transport.

**Art. 20** - Les véhicules voyageant en roll on/roll off sont mis à bord et sortis du bord par leurs chauffeurs ou leurs propriétaires : de ce fait, ceux-ci 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 de l'Armateur du Transporteur Maritime ou à des 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 présents pour procéder aux manœuvres d'entrée ou de sortie du véhicule, celles-ci seront effectuées pour leur compte, étant entendu que les frais et 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 les dites marchandises ainsi que des dommages causés par celles-ci (désarrimage ou autres origines) tant à l'égard du personnel de l'Armateur, du Transporteur Maritime ou à tous les tiers ou encore au navire lui-même, à ses accessoires ou à sa cargaison. La cargaison du véhicule susmentionné doit être convenablement arrimée et assujettie pour son transport par mer selon les directives de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) - résolution A/714 (XVII) - et les directives de la réglementation française en matière de sécurité des navires - Division 410.

### Véhicules frigorifiques :

La Compagnie n'est pas responsable des avaries à la marchandise pouvant résulter des défauts ou pannes du groupe frigorifique du véhicule ou de son thermostat.

Si la distribution d'énergie électrique est assurée par le navire, 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.

Au cas où une anomalie de fonctionnement sur le groupe frigorifique ferait disjoncter une prise, la Compagnie ne pourrait être tenue pour responsable.

**Art. 21** - L'Armateur, le Capitaine et/ou le Transporteur ne pourront être tenus pour responsables des pertes ou avaries subies par les marchandises en conteneurs ou remorques routières, si ces pertes ou avaries résultent d'un emballage défectueux ou insuffisant ou d'un mauvais arrimage, chaque fois que l'arrimage aura été effectué par le chargeur, ses préposés ou mandataires.

**Art. 22** - Les réclamations devront être présentées dans la forme et les délais légaux, elles ne seront pas admises, même en cas de vol ou perte partielle ou totale du contenu d'un colis, si des réserves ont été faites au départ pour emballage faible ou insuffisant.

**Art. 23** - Le fret, qu'il ait été payé d'avance ou soit payable à destination, est toujours acquis ou dû à tout événement, que le navire ou la marchandise arrive à bon port ou se perde pendant le voyage, ainsi qu'en cas d'interruption forcée de voyage.

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

**Art. 24** - Les avaries communes seront fixées conformément aux règles d'York et d'Anvers de 1994.

Dans tous les cas où il y aura lieu à règlement d'avaries communes, celui-ci se fera en France dans un lieu désigné par l'Armateur ou le Transporteur. Le règlement sera établi soit judiciairement, soit amiablement et dans ce cas, l'Armateur ou le Transporteur pourront désigner les experts et le dispatcher tant pour le navire que pour la marchandise.

Pour la fixation de leurs contributions aux avaries communes, les destinataires doivent indiquer la valeur des marchandises et, au choix de l'Armateur ou du Transporteur, signer un engagement de faire un versement ou fournir une garantie suffisante.

De clause expresse, il est convenu que l'Armateur ou le Transporteur se réservent le droit de retenir la marchandise jusqu'à plein paiement des contributions d'avaries communes, provisoires et même éventuelles et souscription d'engagement y relatif. Egalement de clause expresse et par dérogation à toutes dispositions contraires des règles d'York et d'Anvers de 1994, sont considérées comme avaries communes et classées communes tels, tous frais, toutes dépenses et tous sacrifices faits, exposés ou encourus par suite de mesures prises dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison même en dehors de péril réel ou imminent.

**Art. 25** - De convention expresse, le défaut de signature du Titre de Transport Maritime ne préjudiciera pas à la valeur des clauses et conditions qui y sont stipulées et que le chargeur déclare connaître. Le seul fait par le chargeur, le réceptionnaire ou tout autre détenteur de recevoir ou de détenir ce Titre de Transport Maritime comporte acceptation implicite de toutes ces clauses et conditions.

**Art. 26** - Si une ou plusieurs stipulations de présent contrat et son annexe sont tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres stipulations garderont toute leur force et leur portée.

**Art. 27** - Toutes actions à l'encontre du Transporteur se prescrivent par un an.

**Art. 28** - Toutes les difficultés et litiges relatifs à l'interprétation des présentes conditions ou à l'exécution des transports devront être portés devant le Tribunal de Commerce de Marseille dont les chargeurs et destinataires déclarent formellement accepter la compétence exclusive et ce même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.