

CONDITIONS TRANSPORT MARITIME

1. DÉFINITIONS.- Le mot «voiturier» signifie et comprend le navire et tout navire substitué qu'il soit ou non de même classe ou de même tonnage que le navire désigné dans ce connaissement, s'il y a telle désignation et le propriétaire, le noliseur et le Capitaine du navire; le «chargeur» signifie la personne désignée comme une telle dans ce connaissement et comprend toute personne pour le compte de laquelle les marchandises sont expédiées; le mot «destinataire» comprend le détenteur du connaissement dûment endossé, et la personne qui reçoit les marchandises ou en est le propriétaire; les mots «cargaison» et «marchandise» comprennent tout effet ou toute marchandises, quel qu'en soit la nature, pouvant être chargée sur le navire, incluant tout véhicule.

2. CARGAISON EN PONTÉE.- Les marchandises couvertes par ce connaissement peuvent être arrimées sur ou sous le pont à la discrétion du voiturier; et lorsqu'elles sont chargées en pontée elles sont en vertu de cette disposition censées être déclarées comme étant ainsi chargées en pontée, et ceci même si aucune mention spécifique à cet effet n'appert à la face de ce connaissement. Relativement aux marchandises chargées en pontées ou déclarées comme étant ainsi chargées à la face de ce connaissement, le voiturier n'assume aucune responsabilité quant aux pertes, avaries ou au retard se produisant en n'importe quel moment et résultant de toutes causes que ce soit, y compris la négligence ou le mauvais état de navigabilité du navire au départ ou à n'importe quel moment du voyage.

3. DENRÉES PÉRISABLES.- Il doit être pris livraison dès leur arrivée des produits laitier, fruits, oeufs, poissons, volailles, viandes, peaux et autres marchandises périssables sans quoi le voiturier a le droit de les décharger ou de prier les autorités du port de les accepter ou de les prendre en tout ou en partie, pour les entreposer ou en réaliser la valeur. A moins d'une stipulation en toutes lettres dans ce connaissement, le voiturier ne s'oblige nullement à transporter les marchandises dans des compartiments frigorifiques, frais, chauffés ou ventilés, les denrées périssables sont transportées aux risques de leur propriétaire. Le transport des oeufs dans tous les cas, se fait aux risques de leur propriétaire, et le voiturier n'assume aucune responsabilité pour la casse qu'elle qu'en soit la cause.

4. CLAUSE DE GUERRE.- Le navire a la liberté de se conformer à tout ordre ou toute directive regardant le départ, l'arrivée, les routes, les ports d'escale, les arrêts, la destination, la livraison ou tout ordre ou toute directive, émis par le gouvernement du pays dont le navire bat le pavillon ou tout département du même gouvernement ou par toute personne ayant, en vertu des dispositions du contrat d'assurance risque de guerre sur le navire, le pouvoir de donner de tels ordres ou de telles directives et tout ce qui est ou n'est pas fait en raison de ces ordres ou directives en s'y conformant ne sera pas censé être une déviation, et la livraison effectuée en accord avec ces ordres ou directives constituera l'exécution du contrat de transport et le fret stipulé au connaissement devra être payé.

5. ANIMAUX VIVANTS.- (a) Relativement aux animaux vivants, le voiturier ne sera pas responsable de toutes pertes ou blessures dues à la force majeure, aux périls ou incidents de la navigation, ou la vapeur, aux bouilloires, machineries, pompes ou conduits de toutes sortes (incluant les conséquences de leur état défectueux ou endommagé) ou à une collision, échouement, inclinaison, renversement, submersion ou naufrage du navire, dans les ports, rivières ou en mer, que ces événement ou aucun d'entre eux résultent de quoi que ce soit; ou à l'incursion d'eau dans le navire résultant ou non d'aucune des causes ci-dessus mentionnées; ou à tout acte ou omission, négligence, faute ou erreur de jugement du pilote, maître, marins, ingénieurs ou autres personnes à l'emploi du propriétaire du navire ou des arrimeurs, et survenant soit avant ou après le départ du navire, ou à l'état d'innavigabilité ou d'inaptitude du navire ni d'aucune autre partie de ses agrès ou équipement existant au début ou au cours du voyage, pourvu cependant que le transporteur ait exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage; ou à tout délai ou ; à la détention du navire résultant

de quelque cause que ce soit au port de chargement ou de déchargement ou à tout temps durant le voyage; ou à l'inefficacité ou l'insuffisance des agrès ou de la ventilation ou fait que les animaux vivants sont transportés dans un espace ou endroit non appropriés ou convenables; (b) Le navire ne sera pas tenu d'avoir à bord ou de pourvoir ou fournir de l'eau ou du fourrage sous aucune circonstance, même au cas de délai ou de détention du navire résultant de quelque cause que ce soit, soit au ports de chargement ou de déchargement ou en aucun temps durant le voyage.

6. VALEURS.- La responsabilité du voiturier à l'égard des dommages ou perte des biens suivants ne pourra être augmentée à moins que, au moment de la livraison ou transport, leurs natures et valeur véritables n'en aient été déclarées, au voiturier ou à son agent, par le propriétaire ou chargeur, et inscrites au connaissement et qu'un taux de fret plus élevé n'ait été perçu, le tout sous réserve des autres dispositions de ce contrat; Or, argent, diamants, montres, bijoux ou pierres précieuses, argenterie, verrerie, parfumerie, porcelaine, horloge antique, objet de vertu, effets, billet, monnaie, valeurs, titres ou papiers, timbres, cartes, écrits, contrats, peintures, tableaux, gravures, statues, mosaïques, fourrures, soies, dentelles, cachemires, machines de prix, ou autres articles de grande valeur n'étant pas, sous quelque forme que ce soit, considérées comme marchandise ordinaire.

7. EMBALLAGE.- Le voiturier n'est pas responsable de la perte des ou de l'avarie aux marchandises résultant d'un emballage insuffisant, que cette insuffisance d'emballage soit apparente ou non au moment du chargement. Cette disposition ne sera pas affectée par une exception faite au connaissement, ou par aucune mention y contenue à l'effet que les marchandises ont été reçues apparemment en bonne condition et état.

8. FRET ET PRIVILÈGE.- Le fret en entier jusqu'au port de déchargement mentionné à ce connaissement et tous les frais sont considérés complètement gagnés lorsque les marchandises sont chargées sur le navire, que le fret soit ou non déclaré ou censé être payé à l'avance ou payable à destination et le voiturier a droit au plein tarif et à tous les frais sont ou censé être payé à l'avance ou payable à destination et le voiturier a droit au transport à destination, ou au-delà du point de déchargement, d'avaries communes et de frais de sauvetage et à tous les frais encourus pour connaître le poids ou tout autre renseignements exacts lorsque le chargeur ne les a pas fournis correctement, et pour l'acquiescement de toutes autres obligations envers le voiturier au sujet de ces marchandises. Le voiturier a droit de percevoir le fret au plein tarif et tous les frais ou de les retenir s'ils sont déjà payés, sans déduction ou remboursement sous aucune circonstance, que les marchandises soient avariées ou non et que le navire ou la cargaison soient perdus ou non. Tous les frais non payés doivent être acquittés en entier et sans compensation, contre-réclamation ou déduction, en monnaie du Canada ou en monnaie du port de déchargement à la discrétion du voiturier. Pour le paiement du fret et des frais etc., le voiturier a sur la marchandise un privilège ou un droit de rétention ou lien. Il peut faire valoir ce privilège par vente publique ou privée après avoir déposé à la poste un avis au destinataire et si les recettes de cette vente n'atteignent pas le montant dû, le voiturier peut réclamer la différence du chargeur, propriétaire et destinataire. Le chargeur et le destinataire sont conjointement et solidairement responsables envers le voiturier pour le paiement de tous les frais et pour l'exécution de leurs obligations respectives en vertu de ce connaissement.

9. CHARGEMENT, ARRIMAGE ET DÉCHARGEMENT.- Le chargement et le déchargement pourront commencer sans avis préalable. Le chargeur devra présenter les marchandises aussitôt que le navire sera prêt à charger et aussi rapidement que le navire pourra les recevoir et ce, même en dehors des heures normales de travail si le voiturier l'exige, nonobstant toute coutume du port. À défaut, le voiturier sera dégagé de toute obligation de charger les marchandises et le navire pourra appareiller sans aucun préavis et le faux-fret devra être payé.

10. LIVRAISON ET LIBÉRATION.- Le destinataire doit prendre livraison des marchandises aussitôt que le navire est prêt à les décharger et, si le transporteur l'exige, même en dehors des heures

normales de travail, nonobstant toute coutume du port. À défaut, le voiturier aura la faculté d'entreposer la marchandise aux frais et risque du destinataire à tout endroit opportun au port de destination ou ailleurs et de procéder à la vente judiciaire ou privée desdites marchandises si elles ne sont pas réclamées dans un délai raisonnable et ce, sans avis préalable de la part du voiturier. Les agents du voiturier pourront exiger la remise du connaissement, dûment endossé, en échange de l'ordre de livraison; mais si les marchandises doivent être remises à un destinataire désigné, la livraison peut être faite sans production du connaissement, et cette livraison libère effectivement le voiturier. Là où c'est l'habitude de décharger les marchandises dans les embarcations n'appartenant pas au voiturier, aux endroits où il n'existe ni quai ni facilité de débarquement, ou bien où navire n'a pas l'habitude d'aller, le déchargement ainsi effectué est censé constituer la livraison au destinataire. L'entreposage, y compris toute erreur de livraison de la part du gardien de l'entrepôt, est toujours et entièrement aux frais et risques du destinataire, et tout dommage ou perte seront présumés survenus après déchargement.

11. FACTAGE ET CHARROI.- Les agents du navire peuvent à leur choix et suivant leur tarif se charger du factage de la cargaison aux frais et risques du destinataire, et à charge par celui-ci d'acquitter tous les frais, droits de tonnage et de séjour en hangar compris, ainsi que tous les frais de déchargement.

12. PARACHÈVEMENT DU TRANSPORT.- Les marchandises destinées à un port, bassin, quai ou lieu autre que le précis de déchargement y seront expédiées aux frais et risques de leur propriétaire.

13. RÈGLEMENTS ET PIÈCES.- Le chargeur, le destinataire ou le détenteur du connaissement observera ou produira selon le cas les règlements des ports, des douanes et des autorités consulaires, les indications spéciales, emballages, patentes, les certificats des autorités sanitaires ou autres certificats ou pièces concernant l'exportation, l'importation ou le transport des marchandises. Toute négligence à cet égard, soit par erreur ou autrement, le rendra responsable des conséquences, y compris le retard, qui en résulteront pour le navire et la cargaison; et le chargeur, le propriétaire, le destinataire et le détenteur du présent connaissement rendent quitte et s'engagent à indemniser le voiturier de tous dommages, responsabilités et préjudices, amendes comprises, qu'il pourrait encourir en acceptant les marchandises sans que ces règlements n'aient été observés ou que ces certificats ou pièces n'aient été produits, selon le cas.

14. QUARANTAINE.- Les frais de quarantaine des marchandises seront à la charge du propriétaire, chargeur, destinataire ou détenteur du connaissement, selon que l'exigera le voiturier.

15. LIBERTÉ.- Outre les libertés stipulées à la face du connaissement, le voiturier peut également expédier les marchandises par d'autres moyens, les déplacer, les décharger en entier ou en partie dans n'importe quel port ou lieu, ou encore sur la glace ou dans des allèges ou autres embarcations, et les recharger, placer et transporter sur le pont les marchandises primitivement arrimées sous le pont et inversement; et le navire a faculté de naviguer avec ou sans pilotes, de remorquer et secourir des navires ou embarcations en toutes situations, et de se faire remorquer. Le navire a aussi le droit de naviguer avec la voile, de la vapeur ou d'une autre force motrice ou de toute autre façon, et de se livrer, à des opérations de sauvetage, le voiturier est également libre en tout temps et en tout lieu, avant ou après le départ ou après l'arrivée au lieu de destination, de régler les compas, et (ou) d'échouer le navire, de le mettre en darse, cale-sèche ou bassin de radoub, sur couettes, grills, plans inclinés ou pontons, pour n'importe quelle fin, et avec toute ou partie de sa cargaison à bord. L'exercice de tous les droits énoncés au présent connaissement n'est pas censé être une déviation. Pour charger et décharger les marchandises, le voiturier peut les transporter dans les embarcations, des allèges, des voitures, ou par d'autres moyens, aux risques et dépens des marchandises.

16. DÉVIATION.- Les navires sont libre de transporter des voyageurs et (ou) des marchandises d'un ou de plusieurs ports et (ou) lieux du Canada (y compris le fleuve Saint-Laurent, les voies

fluviales, les provinces maritimes, le Labrador, Terre-Neuve. Etc.) dans l'un ou plusieurs de ces ports et (ou) lieux, par diverses routes; et il s'est entendu et convenu par le chargeur et autres intéressés dans les marchandises que, vu la nature de l'entreprise du voiturier, il n'est pas toujours pratique, dans la navigation entre ces ports et (ou) lieux, de suivre un itinéraire usuel ou habituel, de relâcher dans les ports et (ou) lieux que l'on pourrait considérer comme arrêts habituels, ou de le faire dans l'ordre géographique ou n'importe quel autre ordre arrêté. Il est aussi convenue qu'en vue d'embarquer et (ou) de débarquer des voyageurs, et (ou) de charger et (ou) décharger des marchandises, et (ou) de se ravitailler et (ou) de subir des réparations, et (ou) de s'approvisionner, le navire et tout navire dans lequel les marchandises ont été chargées ou transbordées est libre d'aller et de rester dans n'importe quel port ou lieu dans les limites désignées, même en dehors ou au-delà de la route habituelle ou de l'itinéraire annoncé; et que tous et chacun de ses ports ou lieux de chargement ou d'embarquement, d'escale, d'approvisionnement, de débarquement ou de déchargement sont compris dans l'itinéraire du voyage actuel, ou à un voyage antérieur ou subséquent.

17. FRUSTRATION.- Si, par la suite d'événement réels, annoncés ou prévus, tels que guerre, hostilités, insurrections, troubles civils, blocus, interdit ou autre contrainte de tout gouvernement, état de la mer ou d'autre voies de navigation (neige, glace et (ou) de moyen d'approvisionnement de combustible, ou de n'importe quels événements (de même espèce que les précédents ou autres) non imputables au voiturier, celui-ci ou le capitaine juge qu'il est dangereux ou impraticable de commencer ou de continuer le voyage ou le déchargement de la cargaison, ou encore d'aller vers ou d'entrer dans un port quelconque, alors #1, lorsque le navire n'est pas parti, le voiturier peut à sa discrétion résilier le présent contrat et ainsi se libérer de toute obligation en résultant, sauf celle de remettre au chargeur les marchandises qu'il peut avoir reçues en vertu de ce contrat; ou il peut exécuter le contrat et percevoir le fret en transportant les marchandises par n'importe quel autre moyen, à ses propres frais et au risque du propriétaire; ou #2, lorsque le navire est parti, le voiturier peut ramener les marchandises au port de chargement ou les entreposer à terre ou dans les allègues ou autres embarcations dans un endroit aussi rapproché que commodément possible de port de chargement, ou les expédier à destination le tout aux risques et dépens des marchandises; et cette façon de disposer des marchandises constituera à la fois une livraison formelle et l'exécution du présent contrat, et donnera au voiturier le droit de percevoir le fret des marchandises ainsi maniées et le libérera de toute responsabilité à partir du moment où les marchandises quitteront les palans du navire. Dans tous les cas susdits, une carte postale adressée au chargeur ou au destinataire dispensera le voiturier de l'obligation de donner tout autre avis. Sous réserve de ce qui précède, au cas où, pour une raison quelconque, les marchandises ou une partie de celles-ci ne seraient pas chargées à bord du navire désigné, s'il y en a, ou seraient transportées au-delà de leur destination ou déchargées dans des ports intermédiaires, le voiturier encourt la seule obligation de les transporter à destination lors d'autres voyages de ses navires sans assumer aucune autre responsabilité.

18. AVARIES COMMUNES.- Les avaries communes seront réglées d'après le Règles d'York et d'Anvers, 1924 et tout amendement subséquent, et à défaut de disposition dans lesdites Règles, elles seront réglées d'après le droit maritime Canadien.

19. COMPROMIS D'AVARIES.- Lorsque, de l'avis du voiturier ou de ses agents, les marchandises pourraient être sujettes à contribution en avarie commune ou à des frais spéciaux, leurs propriétaires, expéditeur, ou destinataire devront, avant la livraison, consentir à un Compromis d'Avaries et faire le dépôt que le voiturier ou ses agents pourront raisonnablement exiger pour garantir la contribution en avarie commune ou les frais spéciaux.

20. ABORDAGE PAR FAUTE CONTRIBUTOIRE.- S'il arrive que la responsabilité pour tout abordage dans lequel navire est impliqué durant l'exécution de ce connaissance est déterminée d'après les lois des États-Unis d'Amérique, la clause suivante s'appliquera; Si un abordage survient entre le navire du voiturier et un autre navire résultant de la faute de l'autre navire et d'un acte,

d'une négligence ou d'une manquement du capitaine, matelot, pilote ou des serviteurs du voiturier dans la navigation ou la conduite du navire du voiturier, les propriétaires des marchandises transportées sous ce connaissement sont tenus d'indemniser le voiturier de toute responsabilité envers l'autre navire ou ses propriétaires en autant que cette responsabilité représente une perte ou un dommage subi ou par, ou toute réclamation des propriétaires desdites marchandises et que les propriétaires de l'autre navire auront fait valoir dans leur réclamation contre le voiturier. Ces dispositions s'appliqueront également lorsque les propriétaires, les armateurs, ou toutes personnes ayant le contrôle ou la direction de tout (s) navire (s) ou objets autres que les navires ou objets en collision, sont en faute par rapport à l'abordage ou le contrat.

21. AGENCE AD HOC.- Chaque fois qu'un employé ou agent du voiturier exécute, d'une manière ou d'une autre, pour le chargeur, le propriétaire et (ou) le destinataire, quelque chose du ressort ordinaire de ces derniers (ou de leurs employés ou agents), il est censé agir à titre d'agent du chargeur, du propriétaire et (ou) du destinataire selon le cas et non du voiturier.

22. EXONÉRATION ET PRIVILÈGES DE TOUS PRÉPOSÉS ET AGENTS DU VOITURIER. Il est expressément convenu par les présentes qu'aucun préposé ni agent du voiturier (y compris tout entrepreneur indépendant à l'emploi occasionnel du voiturier) ne sera responsable en aucun cas, à quelque titre que ce soit, quelque détenteur que ce soit de ce connaissement, relativement aux pertes, dommages ou délais, de quelque nature que ce soit, provenant ou résultant directement ou indirectement de quelque acte, négligence ou défaut de sa part sans l'exercice de ses fonctions ou relativement à celle-ci et, sans dérogation à la généralité des dispositions qui précèdent dans cette clause, toute et chaque exemption, limitation, condition et permission ci-incluse, et tout droit, exemption de responsabilité, défense et privilège, de toute nature, revenant au voiturier ou auquel celui-ci a droit en vertu des présentes seront acquis, de façon à lui profiter entièrement, à tout fins des dispositions précitées, le voiturier agit ou sera considéré à agir à titre d'agent ou de mandataire pour le compte et au profit de toutes les personnes qui sont ou pourraient être des préposés ou agents (y compris les entrepreneurs indépendants précités), et toutes ces personnes, pour autant, sont ou seront considérées comme étant des parties au contrat que constitue ou constate le présent connaissement.

23. EXPÉDITION D'HIVER.- Au cas où le capitaine jugerait que la glace rend dangereuse l'approche ou l'entrée du port où doit s'effectuer le déchargement des marchandises, il peut les garder à bord pendant les voyages subséquents sans que cela constitue une déviation et jusqu'à ce qu'il croit pouvoir entrer en toute sécurité au port de déchargement.

24. JURIDICTION ET DROIT APPLICABLE.- Le présent contrat de transport sera interprété et régi par les lois du Canada et le droit maritime