



Conditions générales de transport de fret

1. Définitions

Les termes "Transporteur maritime", "Expéditeur", "Véhicule", "Convoi exceptionnel", "Colis lourd" et "Convention de Bruxelles" figurant dans les présentes conditions générales s'entendent comme suit :

- "**Transporteur maritime**" signifie la société BAI SA ayant son siège social Port du Blosson, 29688 Roscoff ainsi que les co-contractants auxquels BAI SA pourrait avoir recours pour l'exécution du contrat de transport.

- "**Expéditeur**" signifie le transporteur terrestre propriétaire, frêteur ou affrèteur du Véhicule, le propriétaire, l'expéditeur et le réceptionnaire des marchandises ou animaux vivants logés à l'intérieur de celui-ci ainsi que le transitaire, le commissionnaire de transport ou toute personne à laquelle l'Expéditeur ou son représentant pourrait avoir recours pour l'exécution du contrat de transport.

- "**Véhicule**" signifie tout engin roulant ou susceptible d'être tracté, accompagné ou non accompagné d'un chauffeur, tout container, palette ou moyen de transport, ainsi que les marchandises qui y sont logées ou contenues.

- "**Convoi exceptionnel**" signifie tout Véhicule d'une longueur supérieure à 19 mètres et/ou d'une largeur supérieure à 2,60 mètres.

- "**Colis lourd**" signifie tout Véhicule d'un poids total supérieur à 50 tonnes.

- "**Convention de Bruxelles**" signifie la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de connaissances signée à Bruxelles le 25 août 1924, le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 (Règles de La Haye et de Visby) et le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.

2. Formation du contrat de transport

Le contrat de transport est réputé s'être formé à compter du moment où le Transporteur maritime a reçu, par tout moyen, et accepté, une réservation de fret de l'Expéditeur. Ce dernier renonce à exiger du Transporteur qu'il lui remette un connaissance.

3. Législation applicable

Le contrat de transport est régi par la Convention de Bruxelles. Il est en outre régi par le droit français et par les stipulations qui suivent en ce qu'elles ajoutent ou dérogent à la Convention de Bruxelles.

Le transport du chauffeur du Véhicule, ou de toute personne accompagnant les marchandises, est régi par les Conditions de transport de passagers de BAI SA. Ces Conditions de transport sont régies par les dispositions de la Convention d'Athènes et de la loi française du 18 juin 1966 qui prévoient des limitations de responsabilité notamment en cas de décès, blessures, pertes ou dommages aux Véhicules et aux bagages. Des limites de responsabilité sont également fixées pour les marchandises de valeur. Les Conditions de transport de passagers de BAI SA sont disponibles sur simple demande et au guichet en gare maritime avant embarquement.

4. Fret

Le fret est exigible, en son entier, à compter de la formation du contrat de transport. Il est dû en toutes circonstances, dans le cas où le Véhicule n'a pas été présenté à l'embarquement par l'Expéditeur comme dans celui où il a été livré avec retard au port de déchargement par le Transporteur maritime. Il est acquis à tous événements.

5. Obligations de l'Expéditeur

a. Embarquement : le chauffeur du Véhicule devra se présenter au guichet d'embarquement, muni des documents de transport (CMR...) et d'une pièce d'identité en cours de validité, une heure au moins avant l'heure prévue de départ du navire dans le cas d'un Véhicule accompagné et au moins deux heures avant dans le cas d'un Véhicule non accompagné, Convoi exceptionnel ou Colis lourd. Il devra ensuite conduire le Véhicule sur le terre-plein d'embarquement, à l'endroit qui lui sera désigné par le Transporteur maritime.

Dans le cas de produits dangereux, il devra se présenter deux heures au moins avant l'heure prévue de départ du navire. L'Expéditeur communiquera au Transporteur maritime, 24 heures avant la date prévue d'embarquement, toutes les informations, dont il garantit l'exactitude, concernant le Véhicule, notamment les conditions d'arrimage, la classe du produit dangereux et plus généralement toutes les informations requises par le code IMDG.

Dans le cas de produits explosifs, le chauffeur devra se présenter au maximum 3 heures avant l'heure prévue de départ.

b. Branchement électrique : L'Expéditeur doit mentionner au moment de la réservation la nécessité que le Véhicule soit raccordé électriquement au navire. Les Véhicules disposant d'un groupe thermique ne pourront pas effectuer la traversée avec leur compresseur diesel en marche. Sous réserve que le Véhicule dispose de moyens de raccordement appropriés aux caractéristiques électriques du bord, l'Expéditeur pourra solliciter le raccordement électrique du Véhicule au navire. Cette opération sera effectuée avec l'assistance du personnel du bord, sous la responsabilité et le contrôle du chauffeur. Ce dernier s'assurera par ses propres moyens du bon fonctionnement durant toute la durée du transport maritime, des installations du Véhicule et du réglage adéquat des paramètres de raccordement, notamment de la température appropriée au transport du véhicule. Il pourra se faire accompagner par un membre d'équipage. Si le Véhicule est chargé en pontée, le raccordement électrique du Véhicule au navire sera possible en fonction du nombre de prises électriques à disposition et de l'heure d'arrivée du Véhicule.

c. Inspection du Véhicule : le chauffeur devra se tenir à la disposition du Transporteur maritime, à compter de la mise du Véhicule sur le terre-plein, durant la mise à bord, pendant le transport maritime, et jusqu'au déchargement sur terre-plein au port de destination. Le chauffeur s'oblige, en particulier, à participer à l'inspection du Véhicule, au port de chargement et au port de déchargement. En cas d'absence du chauffeur ou, dans le cas d'un Véhicule non accompagné, d'un représentant de l'Expéditeur, l'inspection du Véhicule sera réputée présenter un caractère contradictoire et le rapport de constat qui sera établi fera irréfablement foi de l'état du Véhicule au moment où cette inspection est intervenue.

d. Obligation de prendre livraison : L'Expéditeur s'engage à prendre livraison du Véhicule dès que celui-ci sera mis à sa disposition, même en dehors des heures normales de travail et nonobstant tout usage du port. Le Transporteur maritime n'est en aucun cas tenu de notifier à l'Expéditeur l'arrivée du navire.

e. Animaux vivants : dans le cas de transport d'animaux vivants, l'Expéditeur déclare satisfaire à la réglementation applicable aux ports de chargement et de déchargement. L'Expéditeur est, en toutes circonstances, responsable du transport des animaux et chargé du bien-être de ceux-ci au sens de la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international, lorsque celle-ci trouve à s'appliquer.

f. Passagers clandestins : l'Expéditeur garantit au Transporteur maritime que le Véhicule ne contient pas de passagers clandestins au moment de sa prise en charge par le Transporteur maritime.

g. Informations sur le Véhicule et l'Expéditeur : l'Expéditeur est garant de l'exactitude des informations relatives au Véhicule communiquées par lui au Transporteur maritime. Il s'engage à fournir toutes autres informations, dont il garantit également l'exactitude, que le Transporteur maritime pourrait être requis de transmettre aux autorités de l'Etat du port de chargement ou du port de déchargement.

6. Prise en charge du Véhicule par le Transporteur maritime

a. Véhicule accompagné d'un chauffeur : sous réserve des stipulations de l'article 8 (b) ci-après, la prise en charge du Véhicule est réputée intervenir au moment du franchissement de la porte du navire.

b. Véhicule non accompagné d'un chauffeur : la prise en charge est réputée intervenir sur le terre-plein du port de chargement, au début de la traction du Véhicule par le Transporteur maritime.

7. Livraison du Véhicule par le Transporteur maritime

a. Véhicule accompagné d'un chauffeur : la livraison du Véhicule est réputée intervenir au plus tard au moment du franchissement de la porte du navire.

b. Véhicule non accompagné d'un chauffeur : la livraison est réputée intervenir au moment de la mise sur terre-plein du Véhicule, à l'issue de la traction par le Transporteur maritime.

8. Responsabilité du Transporteur maritime

a. Étendue de la responsabilité du Transporteur maritime : la responsabilité du Transporteur maritime commence lors de la prise en charge par lui du Véhicule et cesse au moment de la livraison du Véhicule, telle que définie aux articles 6 et 7 ci-dessus. En aucun cas le Transporteur maritime ne pourra être tenu pour responsable des pertes ou dommages survenus avant la prise en charge ou après la livraison du Véhicule.

b. Exonération de responsabilité : le Transporteur maritime est en droit de se prévaloir des exonérations de responsabilité prévues par la Convention de Bruxelles. Il est précisé qu'il ne sera en aucun cas tenu de réparer les dommages ou pertes survenus à un moment où le Véhicule se trouve sous la garde du chauffeur, notamment au cours de l'opération de conduite du Véhicule à l'intérieur du navire, les dommages ou pertes survenant à cette occasion étant réputés provenir du fait ou de la faute de l'Expéditeur. En aucun cas le Transporteur maritime ne pourra être tenu pour responsable des pertes ou dommages ayant pour origine, quelque qu'en soit la cause ou la durée, une défaillance de l'alimentation électrique fournie par le bord.

c. Limitation de la responsabilité : le Transporteur maritime n'est tenu d'indemniser que les pertes ou dommages matériels causés au Véhicule à l'exclusion de tous autres dommages ou pertes, directs ou indirects, tels des pertes d'exploitation ou des pénalités de retard qui en seraient la conséquence. A moins que la valeur du Véhicule n'ait été déclarée par l'Expéditeur au moment de la formation du contrat de transport, et que cette déclaration n'ait été mentionnée sur le ticket d'embarquement, le Transporteur maritime, comme le navire, ne sera en aucun cas responsable des pertes ou dommages au Véhicule ou concernant celui-ci pour une somme supérieure aux montants prévus par la Convention de Bruxelles, soit 666,67 Droits de Tirage Spéciaux (DTS) par colis ou par unité ou 2 DTS par kilos perdus ou endommagés, étant précisé et convenu que le Véhicule et les marchandises qui y sont enfermées, sont réputés constituer un seul et même colis.

d. Retard : le transport est effectué sans garantie de délai. A moins qu'il ne résulte d'une faute inexcusable de sa part, le Transporteur maritime ne sera en aucun cas tenu de réparer les pertes ou dommages résultant d'un retard dans l'exécution du contrat de transport, que ce retard ait pour cause le chargement ou le transbordement du

Véhicule à bord d'un autre navire que celui initialement prévu, le prolongement de la durée du transport maritime ou des opérations de livraison au port de déchargement ou toute autre cause.

e. Transport en pontée : le Transporteur maritime est expressément autorisé à mettre le Véhicule sur le pont du navire sans avoir préalablement à donner avis à l'Expéditeur. Le Transporteur maritime ne sera pas responsable des pertes ou dommages, quelle qu'en soit la cause, subis par le Véhicule lorsque celui-ci aura été chargé sur le pont.

f. Animaux vivants : à moins qu'ils ne résultent d'une faute inexcusable du Transporteur maritime, celui-ci ne répond en aucun cas des dommages ou pertes subis par les animaux vivants, conformément à l'article 30 de la Loi française du 18 juin 1966. L'Expéditeur autorise expressément le Transporteur maritime à décharger en tous lieux qu'il jugera appropriés, aux frais et risques de l'Expéditeur, les animaux vivants dont le débarquement ou l'importation seraient refusés par les autorités du port de destination et à les détruire, toujours aux frais et risques de l'Expéditeur, en cas de mort en cours de transport, de maladie, ou dans le cas où ils présenteraient un risque pour la sécurité de l'expédition ou pour l'équipage.

9. Transbordement du Véhicule

Le Transporteur maritime a la faculté de transborder le Véhicule sur le navire de son choix, lui appartenant ou non. Les frais de transbordement, lorsque cette opération aura été rendue nécessaire en raison de pertes ou dommages ayant pour cause l'un des cas excepté de responsabilité prévu par la Convention de Bruxelles, seront intégralement supportés par l'Expéditeur.

10. Responsabilité de l'Expéditeur

L'Expéditeur est responsable de tous dommages ou pertes, directs ou indirects, matériels ou immatériels subis par le Transporteur maritime, le navire et les passagers ou par les autres Véhicules se trouvant à bord dès lors que ces dommages résultent de son fait, de sa négligence ou de sa faute. Il s'engage expressément à indemniser le Transporteur maritime de tous préjudices qui résulteraient pour lui de la survenance de ces dommages ou pertes et à le garantir et à le relever indemne de toutes réclamations et condamnations qui seraient prononcées à son encontre à la requête de tous tiers, passagers, ou autres Expéditeurs.

Il répond dans les mêmes conditions de tous dommages ou pertes subis par le Transporteur maritime et de toutes pénalités, taxes ou amendes qui lui seraient imposées en raison de la violation par lui des réglementations, quelle qu'en soit la nature, relatives au Véhicule, à son exportation ou à son importation dans le pays de destination ou de la méconnaissance des obligations mises à sa charge par les présentes Conditions générales.

11. Droit de gage et de rétention

Le Transporteur maritime a un droit de gage sur le Véhicule pour le paiement du fret, des frais engagés par lui pour le compte de l'Expéditeur, des frais de transbordement et de réexpédition, des pénalités, taxes et amendes mentionnées à l'article 10 ci-avant et ce, que les sommes qui lui sont dues se rapportent au transport en cause ou à tout transport antérieur ou solde de compte courant.

Il pourra exercer un droit de rétention sur le Véhicule à moins qu'il ne préfère le faire vendre, aux frais de l'Expéditeur, selon la procédure applicable au port de chargement ou au port de déchargement.

12. Avaries communes

En cas d'avaries communes, le règlement sera établi, au lieu choisi par le Transporteur maritime, selon les règles d'York et d'Anvers de 1994 telles qu'éventuellement amendées.

13. Attribution de juridiction

Toute action en justice relative à la formation ou à l'exécution du contrat de transport ou au règlement d'avaries communes devra être portée, à l'exclusion de toute autre juridiction, devant le tribunal de commerce de Brest, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.

Roscoff, janvier 2009

