

CONDITIONS DE TRANSPORT MULTIMODAL OU DE PORT À PORT

1. DÉFINITIONS

« Conteneur »	comprend tout conteneur, toute remorque, réservoir transportable, plateau ou palette ou tout article similaire utilisé pour le transport des marchandises.
« Emballage »	désigne l'objet mentionné dans la colonne « nombre de colis » au recto des présentes et, en l'absence de désignation dans cette colonne, sera considéré comme le conteneur.
« Marchand »	comprend le consignateur, l'expéditeur, le destinataire, le réceptionnaire des marchandises, toute personne, y compris toute entreprise, société ou autre entité juridique ayant un intérêt dans les marchandises, ou toute personne agissant au nom de cette personne.
« Marchandises »	désigne le fret décrit au recto des présentes ou sur un manifeste joint ou référencé, qu'il soit emballé dans des conteneurs ou non, et comprend tout conteneur non fourni par le transporteur ou pour son compte.
« Marchandises dangereuses »	désigne toutes marchandises qui peuvent présenter ou dont on peut raisonnablement croire qu'elles présentent un danger pour un moyen de transport, un lieu de manutention ou d'entreposage, que les marchandises soient identifiées par une autorité comme dangereuses ou non. Les marchandises dangereuses comprennent, sans toutefois s'y limiter, les marchandises inscrites comme dangereuses dans toute loi, tout règlement ou tout Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale.
« Navire »	comprend tout navire, bateau, toute embarcation, alléteur, véhicule ou autre moyen de transport utilisé pour effectuer le transport ou sur lequel les marchandises sont chargées à quelque fin que ce soit.
« Sous-traitant »	comprend les agents directs et indirects, les sous-traitants et leurs préposés et agents respectifs.
« Transport »	désigne la totalité ou une partie des opérations et des services décrits dans le présent document et exécutés par le transporteur relativement aux marchandises.
« Transport spécial »	désigne un transport en régime ventilé, chauffé ou réfrigéré ou tout autre transport nécessitant une attention spéciale.
« Transporteur »	désigne la partie au nom de laquelle le connaissement négociable ou la lettre de transport non négociable ont été émis conformément aux indications figurant au recto des présentes. Si les marchandises sont perdues, endommagées ou retardées sur la partie maritime du transport, et que le propriétaire du navire ou l'affrètement en coque nue cherche à limiter sa responsabilité conformément aux dispositions 46 U.S. C. § 181 et suiv. ou en vertu d'un régime de limitation mondiale similaire d'un autre pays, seul le propriétaire ou l'affrètement sera le « transporteur ».

2. CONNAISSEMENT NÉGOCIABLE DE TRANSPORT MULTIMODAL OU DE PORT À PORT

Si seule la case « Connaissance » figurant au recto des présentes est cochée, le présent document constitue un connaissance négociable de transport multimodal ou de port à port, étant entendu que ce connaissance est un titre documentaire négociable uniquement s'il est établi « à ordre » ou à l'ordre d'un destinataire désigné. S'il est négociable, un connaissance original, dûment endossé, doit être remis au moment de la livraison des marchandises. Sous réserve de la loi applicable, si la personne qui reçoit les marchandises souhaite prendre livraison sans remise d'un connaissance original endossé, et si le transporteur accepte, à sa seule discrétion, de livrer les marchandises sans remise du connaissance, la personne qui reçoit les marchandises convient d'indemniser le transporteur contre tous les dommages que le transporteur peut être tenu de payer à la suite de la livraison des marchandises sans cette remise de connaissance. À la remise d'un connaissance original, tous les autres connaissances originaux seront immédiatement considérés comme nuls et nonavenus. Dans tous les cas, les connaissances négociables deviennent nuls et nonavenus six mois après la date d'émission, étant entendu que le transporteur est toujours en droit de se prévaloir de tous les droits et limitations de responsabilité prévus aux présentes.

3. LETTRE DE TRANSPORT MULTIMODAL OU DE PORT À PORT NON NÉGOCIABLE

Le présent document constitue une lettre de transport non négociable s'il est consigné directement à une personne ou une entité désignée **et n'est pas établi « à ordre »** ou à l'ordre d'un destinataire désigné; il convient également de cocher la case « Lettre de transport » prévue à cet effet au recto des présentes. La livraison des marchandises en vertu d'un connaissance ou d'une lettre de transport non négociable peut être effectuée, à la seule discrétion du transporteur, au destinataire désigné sans remise d'une contrepartie originale; cette livraison constitue une livraison en bonne et due forme en vertu des présentes. Le transporteur peut — sans toutefois y être tenu — exiger la remise du présent document avant de livrer les marchandises. Si aucune case n'est cochée ou si les deux cases sont cochées, ou en cas d'ambiguïté, le présent document constitue une lettre de transport non négociable, et le transporteur peut — sans toutefois y être tenu — exiger sa remise originale avant la mainlevée des marchandises. Dans tous les cas, le destinataire qui reçoit les marchandises atteste de son droit à la réception desdites marchandises et, à ce titre, convient d'indemniser le transporteur contre tous les dommages que le transporteur peut être tenu de payer après avoir remis les marchandises à la garde du destinataire.

4. LE PRÉSENT DOCUMENT ET LES TARIFS DU TRANSPORTEUR

Le présent document lie les parties et remplace tout accord ou arrangement préalable. **Le transport des marchandises est assujéti à toutes les modalités et dispositions des tarifs du transporteur déposés ou publiés ou devant être déposés ou publiés, selon le cas, auprès de la Commission maritime ou de tout autre organisme de réglementation qui peut régir des parties particulières du transport, ou par ladite Commission ou ledit organisme (« les tarifs »).** **Les modalités des tarifs, y compris — sans toutefois s'y limiter — les dispositions des tarifs applicables** au regard du transport et autre compensation due par le marchand, sont incorporées aux présentes. Les dispositions pertinentes des tarifs applicables peuvent être obtenues, sur demande, auprès du transporteur ou de ses représentants. En cas d'incompatibilité entre le présent document et les tarifs applicables, le présent document prévaut, sauf exigence contraire de la loi.

5. GARANTIE DE PROPRIÉTÉ/DROIT DE POSSESSION/AUTORITÉ DE L'EXPÉDITEUR

En acceptant les modalités du présent document, l'expéditeur agit pour lui-même et pour le compte de chaque marchand. L'expéditeur garantit qu'il est investi de l'autorité de chaque marchand et, de fait, lie chaque marchand au présent document.

6. SOUS-TRAITANCE, GROUPEMENT ET PARTIES POUVANT FAIRE L'OBJET DE RÉCLAMATIONS

6.1 Les parties conviennent qu'une partie du transport ou l'ensemble du transport ou des services associés peuvent être réalisés par des sous-traitants. Le transporteur peut engager tout transporteur conformément aux conditions générales du connaissement de forme standard dudit transporteur, qui liera le marchand.

6.2 Le transporteur a le droit de grouper les marchandises avec un autre fret et d'assurer l'exécution de la totalité ou d'une partie du transport en concluant un contrat avec toute personne selon toutes conditions pour le transport d'un envoi groupé qui comprend la totalité ou une partie des marchandises.

6.3 Dans le cas où les marchandises sont perdues, endommagées ou retardées alors qu'elles sont à bord d'un navire et que le propriétaire du navire ou l'affréteur en coque nue engage des procédures de limitation de responsabilité comme il est mentionné dans la définition du terme « transporteur » à l'article 1 du présent document, les réclamations ou les poursuites ne peuvent être introduites que contre le propriétaire du navire ou l'affréteur en coque nue. Dans tous les autres cas, les réclamations ou les poursuites peuvent seulement être introduites contre le transporteur. Si une réclamation ou une poursuite est introduite contre toute personne participant à l'exécution du transport autre que le transporteur, cette partie est en droit de se prévaloir de l'ensemble des exceptions, exonérations, moyens de défense, immunités, limitations de responsabilité, privilèges et conditions accordés ou fournis par le présent document, tous tarifs applicables et toute loi qui les régit ou qui y est incorporée par renvoi, comme si la partie protégée était partie au présent document. Ces parties protégées comprennent — sans toutefois s'y limiter — les sous-traitants, les débardeurs, les terminaux, les services d'observation, les transporteurs terrestres, aériens ou maritimes participants et leurs sous-traitants directs ou indirects. Chacune de ces parties est un tiers bénéficiaire du présent document.

7. CLAUSE PARAMOUNT LIMITÉE ET RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

7.1 Clause paramount limitée. Le contrat de transport matérialisé par le présent document est régi pendant toute opération de transport maritime par la *United States Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA - loi sur le transport de marchandises par mer), 46 U.S.C. § 30701 (Note), qui sera réputée être incorporée aux présentes; et rien dans les présentes ne saurait être interprété comme une renonciation par le transporteur à ses droits ou immunités ou comme une augmentation de l'une quelconque de ses responsabilités en vertu de la COGSA. Sauf en ce qui concerne le transport aérien et conformément à ce qui est spécifiquement prévu aux clauses 7.1, 7.2 et 9.4 des présentes, la COGSA est également incorporée par renvoi en tant que termes du contrat de transport, que les marchandises soient transportées sur le pont ou sous celui-ci, que le transport s'effectue ou non dans le cadre du commerce extérieur américain, entre des ports des États-Unis, ou entre des ports non américains, avant que les marchandises soient chargées sur le navire ou après que les marchandises sont déchargées du navire, et pendant toute la durée où les marchandises sont sous la garde ou la responsabilité du transporteur dans le cadre de l'exécution du transport en vertu des présentes, qu'il agisse en tant que transporteur, dépositaire, débardeur ou exploitant de terminal. Les dispositions 46 U.S.C. § 30701 (3)(6, 8) et (4)(5) de la COGSA qui traitent du délai minimum pour engager une action contre le transporteur ou engager sa responsabilité ne sont pas incorporées par renvoi et elles ne s'appliqueront que lorsque la loi l'imposera. La COGSA n'est pas incorporée par renvoi dans le contrat de transport régi de plein droit par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (« Convention de Varsovie »), ainsi que par

toute modification qui y est apportée ou toutes conventions de remplacement qui s'appliquent de plein droit. L'ensemble des droits, privilèges, moyens de défense, immunités et limitations de responsabilité prévus dans le présent document s'appliquent dans le cadre de toute action introduite contre le transporteur pour des pertes ou dommages affectant les marchandises, ou autrement en rapport avec les marchandises, que cette action relève d'une responsabilité contractuelle, délictuelle ou autre.

7.2 Limitation de responsabilité. À moins que l'expéditeur ne déclare une valeur supérieure comme indiqué ci-dessous, et sous réserve de la valeur réelle des marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée comme suit : a) en cas de pertes ou dommages survenant pendant le transport aérien international, la responsabilité du transporteur est limitée conformément à la convention internationale applicable de plein droit, dont les limitations ne sont en aucun cas augmentées ou autrement levées, nonobstant toute disposition contraire aux présentes; b) en cas de pertes ou dommages survenant pendant une partie du transport régi par la COGSA de plein droit, la responsabilité du transporteur est limitée à 500 \$ par colis, ou pour les marchandises non expédiées en colis, par unité de fret; c) en cas de pertes ou dommages survenant pendant le transport de surface au Mexique, la responsabilité du transporteur ne doit pas dépasser 0,10 \$ par livre de marchandises affectées; et d) en cas de pertes ou dommages survenant pendant une partie du transport lorsque les dispositions sur la limitation susmentionnées sont inapplicables, y compris les périodes de transport de surface dans d'autres régions et toute partie du transport où la COGSA est autrement incorporée aux présentes, mais ne s'applique pas de plein droit, la responsabilité du transporteur se limite au moindre des deux montants suivants : 500 \$ par colis ou 0,50 \$ par livre de marchandises affectées. Lorsqu'il est impossible de déterminer à quelle étape du transport les pertes ou les dommages se sont produits, il faut présumer que ces pertes ou dommages se sont produits pendant les périodes de transport de surface. La responsabilité du transporteur et de ses affiliés pour des services de représentation et autres prestations hors transport, y compris — sans toutefois s'y limiter — les services liés à l'exportation et à l'importation, au groupage et à l'étiquetage, ainsi qu'au titre des amendes, pénalités ou frais d'entreposage, quelle qu'en soit la cause, est limitée aux cas de négligence indépendante et exclusive et à 50 \$ par déclaration ou envoi. Le transporteur est également en droit de se prévaloir de tous les avantages des lois et règlements de tout pays et des dispositions des contrats de tout sous-traitant qui peuvent s'appliquer aux marchandises avant le chargement sur le navire ou après le déchargement du navire, y compris tous les moyens de défense et les exclusions qui y sont énoncés et toutes les limites inférieures à celles qui sont énoncées aux présentes.

L'expéditeur ou le marchand peut éviter ces limitations, ou toute autre limitation imposée par la loi applicable dans la mesure permise, en déclarant une valeur plus élevée par kilogramme, colis, unité de fret ou expédition complète, selon le cas, en consignant cette valeur plus élevée au recto du présent document et en payant un fret plus élevé. En tout état de cause, le transporteur n'est pas responsable des dommages spéciaux, accessoires ou consécutifs, de la perte de profits ou de revenus ou de la perte de qualité marchande des marchandises, que le transporteur ait été ou non au courant de la possibilité qu'ils se produisent. Le marchand doit indemniser le transporteur contre toute réclamation d'un tiers qui impose ou tente d'imposer au transporteur une responsabilité relative aux marchandises autre que celle prévue aux présentes, que celle-ci découle ou non de la négligence du transporteur.

7.3 Retard. Le transporteur ne s'engage pas à livrer les marchandises au port de déchargement ou au lieu de livraison à tout moment donné ou à répondre à tout marché ou tout usage donné. Nonobstant la clause 7.2, le transporteur n'est pas responsable des dommages directs ou consécutifs découlant du retard ou du défaut d'informer le marchand de la date réelle d'arrivée ou de livraison des marchandises.

7.4 Exceptions. Le transporteur ne peut être tenu responsable d'une perte, d'un dommage, d'un retard ou d'une défaillance dans l'exécution des présentes qui se produit en tout temps, y compris avant le chargement sur le navire ou après le déchargement du navire ou pendant le transport, qui procède directement ou indirectement de la réalisation et/ou de la menace et/ou des effets d'un ou de plusieurs des actes suivants : catastrophe naturelle, acte de guerre, terrorisme, force majeure, restrictions en matière de quarantaine, embargo, actes hostiles d'ennemis publics, de voleurs, de pirates ou d'assaillants, arrestations ou détentions par des autorités souveraines ou le peuple, saisie en vertu d'une procédure judiciaire, acte ou omission du marchand, de son agent ou de son représentant, grèves ou lock-out, arrêt ou blocage du travail, quelle qu'en soit la cause, qu'il soit partiel ou général, émeutes ou troubles civils, acte, négligence ou faute du capitaine, du navigateur, des pilotes ou des préposés du transporteur dans la navigation ou la gestion du navire, baraterie, glace, explosion, abordage, échouement, périls, dangers ou accidents en mer ou dans d'autres eaux navigables, perte naturelle de poids ou de volume, ou toute autre perte ou tout autre dommage découlant d'un défaut, qualité ou vice inhérent des marchandises, emballage insuffisant, insuffisance ou défaut de marquage, explosion de chaudières, rupture d'arbres ou défaut latent de la coque, de l'équipement, des machines, des aussières ou des cordages, innavigabilité sauf si la cause est attribuable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur pour rendre le navire navigable ou pour veiller à ce que le navire soit correctement armé, équipé et approvisionné et pour garantir que les cales, les chambres de réfrigération et de refroidissement et toutes les autres parties du navire sont en état pour recevoir, transporter et conserver les marchandises en toute sécurité, sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ainsi que toute déviation effectuée à cette fin, perte ou dommages matériels importants sur le navire, ou toute cause similaire ou non échappant au contrôle du transporteur.

7.5 Cession et subrogation. Le marchand convient qu'en contrepartie de tout paiement versé au marchand par le transporteur au titre de toutes marchandises perdues, endommagées ou retardées, le marchand sera réputé avoir cédé l'intégralité de sa réclamation et de son droit d'action au transporteur et le transporteur est subrogé dans les droits du marchand. Le marchand convient de signer les documents requis par le transporteur pour agir en tant que cessionnaire ou subrogé contre des tiers et de coopérer pleinement à toute action introduite par le transporteur contre d'autres parties.

7.6 *Ad Valorem*. Dans le cas où le marchand déclare une valeur supérieure au montant limite prévu aux présentes, toute perte partielle ou tout dommage affectant les marchandises fait l'objet d'un rajustement au prorata sur la base de cette valeur déclarée. Cette valeur ne doit pas dépasser la valeur réelle.

8. PREUVE DE LIVRAISON EN BON ÉTAT

La réception par la personne ayant droit en vertu des présentes à la livraison des marchandises sans réclamation ni avis de perte ou de dommage, de la manière et dans les délais applicables et énoncés ci-dessous, ou la livraison des marchandises à ladite personne constitue une preuve *prima facie* que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au présent document.

9. RÉCLAMATION ET AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE ET STATUTS DE PRESCRIPTION

9.1 L'adresse à laquelle les réclamations ou autres avis doivent être signifiés au transporteur est indiquée ci-dessous à la clause 28. Le marchand doit remettre un avis de réclamation en temps opportun au transporteur et aux tiers responsables, conformément à la présente clause 9. Le marchand doit indemniser le transporteur contre tout dommage que le transporteur pourrait **subir en raison du défaut du marchand de remettre un avis en temps opportun** ou d'une autre omission de préserver un droit d'action contre un tiers responsable dans les délais.

9.2 Si elles relèvent du cadre du transport aérien international, les réclamations et les poursuites doivent être introduites dans les délais prévus par la convention internationale applicable de plein droit, aucun de ces délais ne pouvant être prolongé ou autrement supprimé nonobstant toute disposition contraire aux présentes.

9.3. Si elle relève du cadre du transport régi par la COGSA de plein droit, toute réclamation doit être soumise exclusivement par avis écrit au transporteur ou à son agent et doit mentionner la nature de la perte ou du dommage. Si la perte ou le dommage est apparent, cet avis doit être donné avant ou au moment de la livraison sur réception des marchandises; si la perte ou le dommage n'est pas apparent, ledit avis doit être donné dans les trois (3) jours consécutifs suivant la livraison. Dans tous les cas, tout droit à des dommages-intérêts contre le transporteur est éteint si ledit avis n'est pas remis et qu'aucune action n'est intentée dans un délai d'un (1) an à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être.

9.4 En ce qui concerne tout autre transport, y compris le transport pour lequel la COGSA ne s'applique pas de plein droit, toute réclamation doit être signifiée au transporteur dans les cent quatre-vingts (180) jours à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou auraient dû être livrées. Tout droit à des dommages-intérêts contre le transporteur est éteint si ledit avis n'est pas remis et qu'aucune action n'est intentée dans un délai d'un (1) an à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être.

0. INCENDIE

Le transporteur n'est pas responsable de toute perte ou de tout dommage affectant les marchandises qui procède directement ou indirectement d'un incendie survenant à tout moment ou en tout lieu, sauf si sa cause est attribuable à une faute personnelle ou complicité du transporteur ou d'un préposé, d'un agent ou d'un sous-traitant de ce dernier.

1. CONTENEURS NON EMBALLÉS PAR LE TRANSPORTEUR

Si un conteneur n'a pas été emballé ou rempli par le transporteur ou pour son compte, ou si les marchandises, qu'elles soient dans un conteneur ou non, n'ont pas été préparées ou emballées pour le transport par le transporteur ou pour son compte, les dispositions de la présente clause s'appliquent. Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages affectant le contenu; et le marchand doit indemniser, défendre et tenir à couvert le transporteur contre toutes pertes, tous dommages, responsabilités ou dépenses subis ou engagés par le transporteur si la cause de ces pertes, dommages, responsabilités ou dépenses est attribuable à : a) la façon dont le conteneur a été emballé ou rempli; b) l'inadaptation des marchandises au transport en conteneurs ou à l'importation ou la livraison à destination; c) l'inadaptation ou l'état défectueux de tout conteneur fourni par le transporteur ou pour son compte, i) sans que cela ne soit attribuable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur pour rendre le conteneur raisonnablement adapté à l'usage prévu, ou ii) qui aurait été apparent lors d'une inspection raisonnable par le marchand au moment où le conteneur a été emballé ou rempli ou avant; d) l'inadaptation ou l'état défectueux d'un conteneur non fourni par le transporteur ou pour son compte ; e) l'insuffisance de description, de préparation ou d'emballage des marchandises pour le transport, ou f) l'inexactitude réelle ou prétendue du poids, de la masse brute vérifiée, ou de

toute autre information ou documentation sur les conteneurs et marchandises fournies par le marchand ou son sous-traitant.

2. ARRIMAGE FACULTATIF

Les marchandises peuvent être emballées par le transporteur dans des conteneurs ou dans des articles de transport semblables utilisés pour grouper les marchandises. Les marchandises dans des conteneurs fermés, y compris — sans toutefois s'y limiter — les conteneurs couverts d'une bâche, qu'ils soient emballés par l'expéditeur ou le transporteur, peuvent être transportées sur le pont. La position d'arrimage sur un navire de conteneurs et de marchandises est déterminée par le transporteur ou des personnes autres que le marchand. Il se peut donc que la position d'arrimage des conteneurs ne soit pas indiquée sur le présent document. Le COGSA régit le fret de conteneurs en pontée comme si les marchandises étaient transportées sous le pont. Les marchandises qui ne sont pas emballées dans des conteneurs fermés peuvent être arrimées dans un espace couvert, mais pas nécessairement fermé, couramment utilisé pour le transport des marchandises, et les marchandises ainsi transportées sont réputées être arrimées sous le pont à toutes fins utiles. Les marchandises qui ne sont pas emballées dans des conteneurs peuvent être arrimées sur le pont si l'arrimage des marchandises est habituel ou est exigé par toute autorité. Si l'arrimage sur le pont n'est pas habituel pour les marchandises, les marchandises peuvent être arrimées sur le pont avec l'accord du marchand. Dans ce cas, le recto du présent document portera une mention indiquant l'arrimage sur le pont. Tous les moyens de défense et toutes les limitations de la COGSA, y compris — sans toutefois s'y limiter — la limitation de responsabilité par colis, sont incorporés par renvoi dans les présentes au regard du fret en pontée. Les règles relatives au fardeau de la preuve attribuées à la COGSA ne s'appliquent pas à ce type de fret en pontée. La personne qui réclame des dommages-intérêts au titre de toute perte, tout dommage ou tout retard affectant les marchandises doit prouver la violation spécifique du contrat qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

0. CONTENEURS SPÉCIAUX OU TRANSPORT SPÉCIAL

13.1 Conteneurs spéciaux. Le marchand garantit que, sauf si un transport spécial est demandé et payé, les marchandises sont aptes à être transportées dans un conteneur non ventilé, non chauffé, non réfrigéré ou autre espace d'arrimage. Sauf s'il en est convenu par écrit et en contrepartie d'un tarif de transport plus élevé, le transporteur ne doit pas s'engager à transporter les marchandises dans des conteneurs réfrigérés, chauffés, isolés, ventilés ou tout autre conteneur spécial ou autre espace d'arrimage, ou à transporter des conteneurs spéciaux emballés par le marchand ou en son nom. Le transporteur doit traiter ces marchandises ou conteneurs comme des marchandises ordinaires ou des conteneurs secs respectivement, à moins que des dispositions spéciales ne soient indiquées au recto du présent document et que tout le fret spécial ait été payé. Le transporteur n'est pas responsable de toute perte ou de tout dommage affectant les marchandises et attribuable à des défauts cachés dans le conteneur spécial ou son équipement, et ne garantit pas leur adéquation ou leur fonctionnement. Le transporteur n'est pas responsable du contrôle et de l'entretien de l'équipement d'exploitation de ces conteneurs lorsqu'ils ne sont pas en sa possession. Si la plage de température particulière demandée par le marchand est consignée dans ce document, le transporteur doit régler les commandes thermostatiques sur la plage de température demandée. Les parties conviennent que la température variera lorsqu'un conteneur réfrigéré ou un autre espace réfrigéré est décongelé et lorsqu'il est déplacé d'un moyen de transport ou d'un lieu de stockage à un autre, et la température des conteneurs chauffés peut varier lorsqu'ils sont déplacés d'un moyen de transport ou d'un lieu de stockage à un autre. Si le contenu a été emballé par le marchand ou pour son compte, le marchand doit procéder au prérefroidissement ou au préchauffage des marchandises, arrimer correctement les marchandises et régler les commandes thermostatiques comme il convient. Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages affectant les marchandises et attribuables à un manquement du marchand à ces obligations.

1. INSPECTION DES MARCHANDISES

Le transporteur a le droit — sans y être toutefois tenu — d'ouvrir un colis ou un conteneur en tout temps et d'en inspecter le contenu. S'il apparaît que le contenu ou une partie de celui-ci ne peut être transporté ou acheminé de façon sécuritaire ou appropriée et que ce transport ou cet acheminement est impossible ou ne peut être exécuté sans engager de frais supplémentaires ou prendre des mesures à l'égard de ce colis ou conteneur ou de son contenu ou d'une partie de celui-ci, le transporteur peut abandonner le transport de ce colis ou conteneur ou prendre toute mesure ou engager toute dépense supplémentaire raisonnable pour procéder à un nouvel arrimage ou remballer les marchandises, transporter ou continuer de transporter ou d'entreposer les marchandises à terre ou à flot, à couvert ou à ciel ouvert, en tout lieu, ledit entreposage étant réputé constituer une livraison en bonne et due forme en vertu du présent document. Le marchand doit indemniser le transporteur contre toute dépense supplémentaire raisonnable ainsi engagée. Dans l'exercice des facultés prévues dans la présente clause, le transporteur n'a aucune obligation de prendre des mesures particulières et n'est pas responsable de toute perte, de tout dommage ou de tout retard découlant d'une action ou d'une absence d'action en vertu de la présente clause. Le pouvoir d'inspection des marchandises conféré au transporteur et/ou toute inspection des marchandises par le transporteur ne diminuent pas les garanties du marchand énoncées aux clauses 16, 21, 22 et 24 des présentes. Le transporteur se fonde uniquement sur l'engagement du marchand de ne pas expédier de marchandises dangereuses. Sauf entente expresse, le transporteur n'a aucune obligation de vérifier ou de déclarer au marchand tout renseignement concernant les marchandises, y compris le poids, le nombre, l'état, la qualité ou la conformité aux exigences contractuelles ou réglementaires.

2. DESCRIPTION DES MARCHANDISES

Le présent document constitue un reçu uniquement pour l'état externe des colis ou autres unités livrés au transporteur et le nombre de colis ou autres unités visibles par le transporteur. Il ne sert pas de reçu pour le nombre de colis ou d'articles qui ne sont pas facilement et raisonnablement visibles par le transporteur au moment de la livraison au transporteur.

3. GARANTIE ET RESPONSABILITÉ DU MARCHAND

Le marchand a fourni la description des marchandises ainsi que le nom et l'adresse de l'expéditeur/exportateur et du destinataire au recto. Le marchand garantit que la description et les marques, numéros, quantités, poids des marchandises ou de leurs colis, ainsi que le nom et l'adresse de l'expéditeur/exportateur et du destinataire, sont exacts et conformes à tous les règlements des autorités compétentes, y compris — sans toutefois s'y limiter — les descriptions des marchandises dangereuses et les manifestes préalables exigés par diverses autorités comme le U.S. Bureau of Customs & Border Protection (« CBP »). Le marchand reconnaît qu'il doit fournir un certificat de masse brute vérifiée [(« VGM (Verified Gross Mass) »)] obtenu sur un équipement étalonné et certifié pour toutes les marchandises et tous les conteneurs. Le transporteur et ses sous-traitants ont le droit de se fier à la précision de ce VGM à toutes les fins, y compris la conformité à l'exigence relative au VGM en vertu de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le transporteur a le droit de présenter, contresigner ou endosser lesdits certificats ou les billets de pesée fournis par le marchand en tant que masse certifiée du transporteur auprès des sous-traitants. Le marchand reconnaît que le transporteur peut refuser d'accepter ou de charger des marchandises pour lesquelles les renseignements : i) ne sont pas conformes à tous les règlements des autorités compétentes ou aux exigences des sous-traitants ou ne sont pas exacts et complets; ou ii) ne sont pas fournis au transporteur au moins soixante-douze (72) heures avant le chargement du navire. Le marchand convient de défendre, d'indemniser et de tenir à couvert le transporteur contre tous les coûts (y compris — sans toutefois s'y limiter — les réclamations, les pertes, les amendes, les pénalités, l'inspection, l'entreposage et/ou la livraison, le réacheminement ou d'autres coûts) engagés par le transporteur en conséquence de ce qui suit : i) le défaut du marchand de fournir des renseignements conformes à tous les règlements des autorités compétentes, y compris un certificat de VGM exact pour les conteneurs et marchandises; ii) le

défaut du marchand de fournir les renseignements au transporteur en temps opportun; ou iii) les instructions du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) ou de toute autre autorité compétente [peu importe si les renseignements sont conformes aux règlements applicables ou s'ils ont été fournis soixante-douze (72) heures avant le chargement du navire]. Le marchand doit également défendre, indemniser et tenir à couvert le transporteur en cas de : i) tout autre dommage (y compris toute responsabilité imposée par le CBP ou une autre autorité) ou frais supplémentaires imposés par les sous-traitants qui est attribuable en tout ou en partie à une violation de la présente garantie et de la responsabilité ou à toute non-conformité présumée des marchandises ou des renseignements fournis par le marchand; et ii) dommage (y compris les responsabilités envers toute autorité) subi à la suite d'une instruction du marchand, y compris — sans toutefois s'y limiter — toute instruction de manutention ou instruction de retenir les services d'un fournisseur déterminé.

4. FRET ET FRAIS

17.1 Le fret sera payable, au choix du transporteur, au prix applicable indiqué dans les tarifs applicables du transporteur. Le fret peut être calculé sur la base de la description des marchandises fournie par le marchand, mais le transporteur peut à tout moment peser, mesurer et évaluer les marchandises et ouvrir les colis pour en examiner le contenu au cas où la description du marchand se révèle erronée et que du fret supplémentaire est payable. Le marchand et les marchandises répondent de tout fret et de toutes dépenses supplémentaires engagés pour examiner, peser, mesurer, fumiger et évaluer les marchandises. Si le transporteur accepte les conditions de « Port dû » et le consigne sur le présent document, il agit à titre d'agent de l'expéditeur en ce qui a trait au recouvrement du fret et des frais; les frais de recouvrement sont pour le compte du marchand; le transporteur n'assume aucun risque de recouvrement et l'expéditeur demeure tenu de payer l'ensemble du fret et des frais de transport si le transporteur n'est pas en mesure de les recouvrer auprès d'une partie sur demande, sans avoir à recourir à une procédure judiciaire. Le marchand autorise le transporteur à endosser ou à négocier des traites ou chèques émis à l'ordre du marchand ou de son sous-traitant.

17.2 Le fret complet vers le lieu de livraison désigné aux présentes et tous les frais anticipés sur les marchandises seront considérés comme entièrement dus à la réception des marchandises par le transporteur ou par son sous-traitant, que le fret ou les frais soient prépayés ou qu'ils soient déclarés prépayés ou destinés à être prépayés ou à être collectés au port de déchargement ou de destination ou par la suite; et le transporteur est absolument en droit de se prévaloir de tout le fret et de tous les frais, qu'ils aient été payés ou non, et pour les recevoir et les conserver en toutes circonstances, que les marchandises soient perdues ou non ou que le trajet ait été modifié, interrompu, entravé ou abandonné. Le fret complet doit être payé, que les marchandises soient endommagées ou perdues, ou que les colis ou les unités de fret soient vides ou partiellement vides. Le marchand est responsable des dépenses engagées par le transporteur en cas de force majeure et de tous les coûts de transport et de retour des marchandises au point d'origine ou de disposition et/ou de destruction des marchandises si les marchandises sont refusées à l'entrée ou ne sont pas réclamées à destination.

17.3 Tout le fret et tous les frais doivent être payés en intégralité et sans compensation, demande reconventionnelle ou déduction, dans la devise désignée dans le présent document ou, au choix du transporteur, dans sa monnaie locale équivalente. Toute erreur dans le fret ou dans les frais ou dans la classification des marchandises aux présentes est sujette à correction, et si, au moment de la correction, le fret ou les frais sont plus élevés, le transporteur peut percevoir le montant supplémentaire et les dépenses en lien avec la bonne classification des marchandises, la correction du tarif de fret et la perception du fret approprié. Le paiement à un transitaire, à un courtier ou à un tiers autre que l'agent du transporteur ne sera pas considéré comme un paiement au transporteur.

17.4 Des suppléments peuvent être imposés par le transporteur conformément aux tarifs du transporteur, y compris — sans toutefois s'y limiter — le facteur d'ajustement du carburant, le facteur d'ajustement de la devise, la période de pointe et les suppléments en cas de congestion portuaire.

17.5 Le marchand est responsable envers le transporteur du paiement de tous les frais de transport, de surestarie, d'avarie commune, de sauvetage et autres frais, y compris — sans toutefois s'y limiter — les frais judiciaires, les dépenses et les honoraires d'avocat raisonnables engagés pour percevoir les sommes dues au transporteur et/ou à ses sociétés affiliées par le marchand découlant des marchandises, d'une expédition antérieure ou les deux, le transporteur disposant en outre d'un recours *in rem* contre les marchandises. Le marchand convient de régler tout paiement à valoir qui est demandé par un expert en avarie commune sans tenir compte de l'avis du marchand sur le droit du transporteur à l'avarie commune. Le paiement du fret maritime et des frais à un transitaire, à un courtier ou à toute autre personne que le transporteur ou son agent agréé ne sera pas considéré comme un paiement au transporteur et sera effectué aux seuls risques du payeur.

18. PRIVILÈGE, FRET ABANDONNÉ, DROIT DU TRANSPORTEUR DE RETENIR OU DE VENDRE DES MARCHANDISES

18.1 Le transporteur doit avoir un privilège général et continu sur les marchandises, qui continue de s'appliquer après la livraison, pour tous les frais de transport, de faux fret, de surestarie, de dommage, de perte, de coût et de frais, les contributions d'avarie commune payables à toute personne à qui elles sont dues, les dépenses et autres sommes payables d'une quelconque façon par le marchand ou facturables au marchand ou pour le compte du marchand en vertu du présent document et de tout contrat préliminaire aux présentes et toutes sommes dues au transporteur ou à ses entités affiliées par le marchand au titre de comptes antérieurs ou de marchandises déjà livrées, qu'elles soient relatives aux marchandises ou transportées en vertu d'un document différent et les coûts et dépenses de récupération des marchandises. Le transporteur peut garder les marchandises jusqu'à ce que ces frais et coûts soient entièrement réglés ou peut vendre les marchandises en privé ou dans le cadre d'enchères publiques sans qu'aucun avis ne soit envoyé au marchand. Si le produit de la vente

ne couvre pas le montant dû et les dépenses engagées, le marchand demeure responsable du déficit.

18.2 Si les marchandises ne sont pas réclamées après un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatorze (14) jours après l'avis d'arrivée, ou l'heure indiquée sur tout reçu d'entrepôt, lettre de transport ou connaissance applicable, ou chaque fois que le transporteur estime que les marchandises se détérioreront, se décomposeront ou deviendront sans valeur, le transporteur peut, à sa discrétion et sous réserve de son privilège et sans qu'aucune responsabilité n'incombe au transporteur, vendre, abandonner ou autrement aliéner ces marchandises au risque et aux frais exclusifs du marchand.

19. ROUILLE, MOISSURE, CONDENSATION, ETC.

La rouille superficielle, la moisissure, l'oxydation ou la condensation à l'intérieur du conteneur ou toute autre condition similaire due à l'humidité sont inhérentes et ne constituent donc pas une responsabilité du transporteur. L'acier ou le bois d'œuvre présentant des traces de rouille superficielle, de moisissure, d'oxydation, de condensation ou d'humidité est réputé en bon état et en bonne condition, sans que la responsabilité du transporteur ne soit engagée.

20. FACULTÉS, MÉTHODES ET VOIES DE TRANSPORT

Les marchandises peuvent être transbordées et seront probablement soumises à plusieurs modes de transport. Le marchand convient que le transporteur peut, sans en aviser le marchand, utiliser tout itinéraire, direct ou indirect; utiliser tout moyen pour effectuer le transport, y compris — sans toutefois s'y limiter — un ou plusieurs navires, camions, trains ou avions; interrompre librement le transport et utiliser des modes, moyens, navires et voies de transport autres que ceux indiqués aux présentes ou détruire, abandonner ou décharger les marchandises en tout lieu et déclarer les marchandises livrées si les circonstances le justifient, à la discrétion raisonnable du transporteur et aux frais du marchand. Le marchand convient en outre que tout navire utilisé en vertu des présentes peut naviguer sans pilote et à n'importe quelle vitesse, retourner vers un port ou rester dans un port, dans n'importe quel ordre ou hors itinéraire ou dans une direction contraire, à destination ou au-delà du port de destination, une ou plusieurs fois, pour quelque raison que ce soit.

21. MARCHANDISES DANGEREUSES OU NOCIVES

Les marchandises de nature inflammable, explosive, corrosive, radioactive, nocive, dangereuse ou instable seront correctement identifiées, emballées et autrement préparées pour le transport par le marchand. Le transporteur peut accepter ou rejeter à sa discrétion toute marchandise dangereuse offerte au transport. Le marchand doit donner au transporteur un avertissement écrit en bonne et due forme indiquant que ces marchandises seront expédiées, ainsi que des instructions pour la manutention et l'entretien appropriés de ces marchandises. Les marchandises expédiées sans que leur nature et leurs caractéristiques aient été entièrement divulguées par écrit au transporteur peuvent, à tout moment, être débarquées à n'importe quel endroit, jetées par-dessus bord, détruites ou rendues inoffensives sans responsabilité de la part du transporteur ou d'autres expéditeurs ou destinataires. Même si ces renseignements sont divulgués, le transporteur peut disposer pareillement desdites marchandises si le transporteur, à sa seule discrétion, estime qu'elles peuvent être ou devenir dangereuses ou nocives pour le navire ou d'autres moyens de transport ou d'autres marchandises, ou pour les personnes. Le marchand doit indemniser le transporteur pour tous les coûts, pertes, dommages, responsabilités, amendes, pénalités civiles et dépenses (y compris les honoraires d'avocat) engagés par le transporteur, en lien avec les marchandises ou attribuables en tout ou en partie aux marchandises. Le marchand convient d'indemniser le transporteur même s'il n'était pas au courant du caractère dangereux des marchandises expédiées et n'avait pas de raison de l'être.

22. RÈGLEMENTS RELATIFS AUX MARCHANDISES

Le marchand doit se conformer à tous les règlements ou exigences des autorités douanières, portuaires et autres et assumer et payer tous les droits, taxes, amendes, impôts, dépenses ou pertes, qu'ils soient imposés sur les marchandises ou tout navire ou autre moyen de transport transportant les marchandises, qu'ils soient engagés ou subis à ce titre ou en raison du caractère illégal, incorrect ou insuffisant d'une description, d'un marquage, d'une numérotation ou d'un adressage des marchandises, et doit indemniser le transporteur à cet égard.

23. AVIS ET LIVRAISON

Le transporteur doit aviser la partie identifiée comme la partie à notifier ou le destinataire figurant au recto des présentes ou sur le manifeste joint lorsque les marchandises sont prêtes à être livrées.

24. CONTENEURS DU TRANSPORTEUR

Le marchand doit assumer l'entière responsabilité et tenir à couvert le transporteur de et contre toutes pertes ou tous dommages affectant le ou les conteneurs du transporteur et de tout autre équipement, qui se produisent alors que lesdits conteneurs sont en la possession ou sous le contrôle du marchand, de ses agents ou de tout transporteur (autre que le transporteur) engagé par le marchand ou pour le compte du marchand. Le marchand doit rapidement retourner les conteneurs vides au transporteur ou à son sous-traitant. Le transporteur ne peut en aucun cas être tenu responsable et le marchand doit indemniser et tenir à couvert le transporteur de et contre toutes pertes ou tous dommages affectant les biens d'autres personnes, ou toutes blessures à d'autres personnes, attribuables aux conteneurs du transporteur ou à leur contenu pendant la manutention par le marchand, ses agents ou tout transporteur (autre que le transporteur) engagé par le marchand ou pour son compte ou pendant qu'ils sont en leur possession ou sous leur contrôle.

25. COLLISION À TORTS PARTAGÉS

Si un navire sur lequel les marchandises sont transportées entre en collision avec un autre navire en raison de la négligence ou de la faute des deux navires, et que le marchand perçoit de l'autre navire le paiement pour pertes ou dommages affectant les marchandises, et l'autre navire obtient une contribution du transporteur pour ce paiement de dommages, le marchand doit rembourser au transporteur cette contribution.

26. AVARIE COMMUNE

L'avarie commune doit être ajustée, déclarée et réglée, conformément aux Règles de York et d'Anvers, 1994, à l'exception de leur règle XXII, dans tout port ou lieu aux États-Unis choisi par le transporteur, et pour les questions non prévues par lesdites règles, conformément aux lois et usages d'un port désigné par le transporteur. Dans le cadre de ce règlement, les débours en monnaies étrangères seront convertis en monnaie ayant cours légal aux États-Unis au taux en vigueur aux dates indiquées et les provisions pour pertes ou dommages affectant les marchandises réclamées en monnaie étrangère sont converties au taux en vigueur le dernier jour de déchargement au port ou au lieu du déchargement final du fret endommagé du navire. L'accord d'avarie commune ou le cautionnement et toute garantie supplémentaire que le transporteur peut exiger doivent être fournis avant la livraison des marchandises. Le dépôt en espèces que le transporteur peut juger suffisant comme garantie supplémentaire pour la contribution des marchandises et pour tous frais de sauvetage et frais spéciaux qui en découlent, doit, sans préjudice de la responsabilité ultime des parties, être effectué par le biais des marchandises, de l'expéditeur ou du destinataire au transporteur avant la livraison. Le marchand accepte de payer toutes les demandes de paiement à valoir présentées par l'expert en avarie commune. Ces dépôts seront, au choix du transporteur, payables dans la monnaie ayant cours légal aux États-Unis. En cas d'accident, de danger, de dommage ou de catastrophe avant ou après le début du trajet, quelle qu'en soit la cause, que ce soit en raison ou non de la négligence du transporteur ou de son sous-traitant, dont le transporteur n'est pas responsable, relativement aux marchandises, à l'expéditeur ou au destinataire, en vertu d'une loi, d'un contrat ou autrement, les marchandises, l'expéditeur et le destinataire doivent contribuer avec le transporteur en situation d'avarie commune au paiement des dommages, pertes ou dépenses d'une avarie commune qui peuvent être subis ou engagés et doivent payer les frais de sauvetage et les frais généraux et spéciaux engagés au regard des marchandises. Si un navire de sauvetage appartient à un transporteur ou à un autre transporteur maritime qui transporte les

marchandises et qu'il est exploité par celui-ci, le sauvetage doit être payé intégralement comme si ledit navire appartenait à des étrangers. Le marchand nomme le transporteur pour représenter les marchandises dans toute procédure de sauvetage, à moins que le marchand ne prenne des dispositions pour une représentation différente.

27. INTÉGRALITÉ DU CONTRAT, MODIFICATION DU CONTRAT, ETC.

Le présent document constitue l'intégralité de l'accord intégral entre les parties. Aucun agent ou mandataire du transporteur n'a le pouvoir de résilier ou de modifier toute condition du présent document ou d'y renoncer, à moins que cette résiliation, renonciation ou modification ne soit portée par écrit et qu'elle soit expressément autorisée ou ratifiée par écrit et signée par le transporteur. Si une partie du présent document est déclarée nulle par une loi, le reste du présent document demeure en vigueur.

28. LOI ET COMPÉTENCE

Le présent document est régi par le droit fédéral des États-Unis ou, si le droit fédéral n'est pas applicable, par le droit de l'État de Californie, nonobstant les règles de conflit des lois, étant entendu que, si le présent document est réputé assujéti aux lois de toute autre juridiction, alors, sauf dans la mesure où ces lois l'interdisent ou sont incompatibles, les modalités des présentes continuent de s'appliquer. Toutes les réclamations ou litiges ou questions découlant du présent document, y compris ceux concernant la limitation de la responsabilité, seront tranchés par la Cour de district des États-Unis pour le district central de Californie, qui aura compétence exclusive sur tous les différends découlant du présent document, à l'exclusion de la compétence de tous les autres tribunaux. Si la Cour de district des États-Unis du district central de la Californie n'a pas compétence en la matière, le différend sera tranché par la Cour supérieure de Californie, comté de Los Angeles. Toutes les réclamations soumises à l'encontre du transporteur en vertu des présentes doivent être adressées au service Réclamations Fret d'UPS au moyen du lien suivant : [Cargo Claims Form | UPS Supply Chain Solutions — United States](#). Les actes de procédure dans le cadre des actions à l'encontre du transporteur doivent être signifiés à Corporation Service Company — CSC Lawyers Incorporation Service, 2710 Gateway Oaks Drive, Suite 150N, Sacramento, CA 95833 et sont réputés signifiés dès leur réception.

[Rév. 4-1-2023]