

## CONDITIONS GENERALES DE LA FEDERATION MARITIME D'ANVERS.

(approuvées par l'Assemblée Statutaire Générale du 16 mars 1999)

### I. PRINCIPES GENERAUX.

- A. Les présentes Conditions Générales de la Fédération Maritime d'Anvers s'appliquent tant à l'agent maritime qu'au courtier de navires.  
Leurs fonctions consistent à fournir aux navires des armateurs qu'ils représentent tous les soins et services requis.
- B. L'agent maritime/courtier de navires n'est responsable que pour les dommages et/ou pertes qui résultent de sa faute lourde. La responsabilité de l'agent maritime/courtier de navires sera éteinte un an après le jour de la perte ou du dommage. La responsabilité juridique de l'agent maritime est toutefois limitée au maximum à concurrence d'un montant égal à la rémunération que l'agent maritime obtiendrait pour la bonne exécution de la commande concernée.
- C. 1/- Pour toutes les opérations, exécutées par l'agent maritime/courtier de navires, n'appartenant pas normalement à leurs activités, telles qu'arrimage, expédition, entreposage, mise en magasin, dédouanement, transit, échantillonnage, contrôle, etc... les conditions régissant ces branches d'activité (déposées et/ou arrêtées par l'organisation professionnelle compétente) seront applicables. En cas de contradiction entre les présentes Conditions Générales la stipulation la plus favorable à l'agent maritime/courtier de navires sera applicable.
- 2/- Tous renseignements et communications sont fournis par l'agent maritime/courtier de navires à l'armateur ou à des tiers au mieux de ses connaissances, sans qu'il soit pour autant responsable de leur exactitude.
- 3/- Les factures établies par les agents maritimes/courtiers de navires doivent être payées dès leur réception. En cas de non-paiement, un intérêt moratoire de 1% par mois sera dû de plein droit et sans mise en demeure préalable sur toutes les créances en cours.
- 4/- L'agent maritime/courtier de navires n'accepte aucune responsabilité pour le bon encaissement des remboursements, sauf convention contraire. Dans ce cas l'agent/courtier aura droit à une rémunération appropriée.
- 5/- Sauf conventions contraires, les expéditeurs/transbordeurs doivent payer le chargement en euros; sauf s'ils signalent au plus tard le jour précédant le transbordement le souhait de payer dans la devise du tarif et que ce paiement se fait dans les 48 heures suivant le départ du navire.
- 6/- L'agent maritime/courtier de navires ne peut être tenu responsable de mutilations, perturbations, retards ou disparitions survenus dans l'usage des services de transmission, tels que poste, radio, téléphone, télécopieur, télégraphie, fax ou e-mail. Il n'est pas responsable des malentendus résultant de l'emploi d'une langue autre que les quatre langues suivantes : néerlandais, français, allemand et anglais.

7/- L'agent maritime/courtier de navires n'est pas responsable des conséquences de guerre, de dangers de guerre, du fait du prince, de troubles, de grèves quelconques, officielles ou non, de lock-out, de boycott, de sabotage, de perturbation atmosphérique, de la congestion d'un port et des cas assimilables, susceptibles d'influencer l'exercice normale de ses activités.

D. Les conventions entre l'agent maritime/courtier de navires, l'armateur et des tiers sont régies par le droit belge.

## II. CONDITIONS REGISSANT LES RELATIONS ENTRE L'AGENT MARITIME/COURTIER DE NAVIRES ET LES TIERS.

A. Toutes les offres émanant de l'agent maritime/courtier de navires sont faites pour compte de son principal et sont toujours sans engagement.

B. L'agent maritime/courtier de navires n'est pas responsable des marchandises présentées pour embarquement/déchargées. Tous les frais et risques découlant du séjour de la marchandise avant embarquement ou après débarquement sont pour compte de celle-ci (=tiers). La réception est assurée par un manutentionnaire désigné par l'agent maritime/l'armateur et agissant pour compte, aux risques et aux frais du porteur de connaissance dans le cadre du règlement des frais de réception de la Fédération Maritime d'Anvers (Antwerp landing clause).

C. La désignation, par l'agent maritime/courtier de navires, des dates de départ et d'arrivée des navires et des emplacements des navires se fait toujours sauf imprévu et sans engagement de date.

D. L'embarquement total ou partiel des marchandises peut toujours être refusé et notamment dans les cas suivants :

- absence totale ou partielle des documents requis;
- doute sur la nature exacte de la marchandise ou sur son caractère dangereux;
- déclaration incomplète ou imprécise de la nature de celle-ci;
- manque de place appropriée à bord du navire.

E. L'agent maritime/courtier de navires n'est pas responsable du paiement et de la bonne fin de commandes ou d'ordres qu'il passe à des tiers pour compte de son principal. Tout paiement, au titre de telles commandes ou de tels ordres, fait par l'agent maritime/courtier de navires aura la valeur d'une avance récupérable en tout temps tant que l'agent maritime/courtier de navires n'en aura pas reçu le remboursement intégral de son principal.

F. La responsabilité de l'agent maritime n'est pas engagée tant au point de vue de la bonne exécution que du paiement, pour tous travaux réalisés par des sous-traitants (nations, arrimeurs, peseurs et mesureurs jurés, transporteurs, entrepositaires, etc...).

## III. CONDITIONS REGISSANT LES RELATIONS ENTRE L'AGENT MARITIME ET L'ARMATEUR.

- A. La désignation d'un agent maritime autorise celui-ci à exécuter toutes activités et rendre tous services usuels, en particulier ceux énumérés au point 3 du Standard Liner and General Agency Agreement.
- B. La rémunération de l'agent maritime est réglée par le point 5 du Standard Liner and General Agency Agreement, qui est d'application dans les ports belges et dont les présentes Conditions font partie intégrante.
- C. Dans le cas où l'agent maritime intervient simultanément comme mandataire du fréteur et de l'affréteur, chacun de ceux-ci sera tenu de le rémunérer conformément aux dispositions du Standard Liner and General Agency Agreement et/ou du barème des Agency Fees de la Fédération Nationale des Associations d'Agents et de Courtiers Maritimes de Belgique "NAVES" A.S.B.L.
- D. L'agent maritime peut, aussi bien avant, pendant, qu'après l'exécution du mandat dont il est chargé, exiger à son choix une garantie ou une avance pour le paiement des sommes qu'il débourse. Il n'est pas obligé d'effectuer un paiement pour compte de l'armateur tant qu'il n'a pas obtenu la garantie ou l'avance demandée. L'agent maritime réclamera un intérêt de 1 % par mois sur le découvert, au cas où l'avance demandée ne lui serait pas parvenue.
- E. L'agent maritime aura le droit de garder par devers lui des biens ou des fonds destinés à ou provenant de l'armateur, jusqu'à concurrence des montants qui lui sont dus. Il est également autorisé à déduire ce qui lui est dû des montants dont il est redevable envers l'armateur.
- F. Le frais grevant le versement de sommes à l'armateur ou pour le compte de celui-ci à des tiers, ou de l'armateur à l'agent maritime, sont à charge de l'armateur.
- G. Les sommes dues à l'agent maritime, exprimées en monnaie étrangère, seront payable à son choix, soit dans la monnaie légale étrangère en question, soit en euros. La conversion doit s'effectuer conformément à la dernière version de la recommandation conjointe du "Committee of European National Shipowners Associations" (Censa) et des Conseils des Chargeurs en la matière (Recommendation 11 on Currencies, Devaluation, Revaluation, Rates of Exchange).  
A défaut de pouvoir appliquer ladite recommandation et/ou faute d'accord particulier, le cours sera le suivant :  
A l'entrée : application du cours du change du jour ouvrable qui précède celui de la déclaration en douane du navire.  
A la sortie : application du cours du change du jour ouvrable qui précède celui de la mise en charge du navire.  
Le cours de change est le cours moyen fixé quotidiennement par la Banque Centrale Européenne.  
L'agent maritime n'est pas responsable des pertes de change sur les sommes qu'il détient pour compte de l'armateur ou qu'il doit encaisser ou payer.
- H. L'agent maritime n'est jamais obligé de fournir à un tiers des cautionnements ou des garanties pour l'armateur. Pour toutes garanties ou cautionnements qu'il donnerait pour compte de celui-ci et à sa demande, l'agent maritime réclamera le remboursement des frais qu'il aura exposés, ainsi qu'une rémunération à fixer conventionnellement.

- I. L'agent maritime n'est pas responsable du remboursement des sommes dues à l'armateur, si la faculté d'accorder du crédit à des tiers est consentie par l'armateur.
- J. L'armateur sera responsable envers l'agent maritime de tous les engagements qui seront contractés par le capitaine et l'équipage du navire auquel l'agent maritime accorde ses services, de tous les ordres provenant du capitaine et de l'équipage et des bureaux de l'armateur. L'agent maritime n'a pas à juger de la compétence de la personne qui a donné les instructions.
- K. L'armateur est débiteur vis-à-vis de l'agent maritime de toutes les sommes et amendes payées ou dues par ce dernier du fait de l'accomplissement de sa tâche, qu'il y ait instruction expresse de l'armateur ou non.
- L. Tout litige entre armateur et l'agent maritime sera soumis à arbitrage à Anvers. Au cas où les parties engagées dans ce litige ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation d'un seul arbitre, chacune d'elles désignera un arbitre. Ces deux arbitres nommeront de commun accord un troisième arbitre qui présidera le collège arbitral. Il pourra être choisi dans une liste d'avocats établie d'avance par la Fédération Maritime d'Anvers. Si les deux arbitres désignés par les parties ne s'entendent pas sur le choix du troisième, ce dernier sera désigné par le sort dans la liste susdite.
- Les trois arbitres formeront un collège. Ils seront dispensés de toutes formalités légales qui ne sont pas absolument obligatoires et statueront en dernier ressort, sans possibilité d'appel, de cassation, de requête civile ou autres moyens de droit, exception faite des cas prévus à l'article 1704 de la loi du 4 juillet 1972 approuvant la convention européenne portant loi uniforme en matière d'arbitrage, faite à Strasbourg le 20 janvier 1966 et introduisant dans le code judiciaire une sixième partie concernant l'arbitrage, parue au Moniteur belge du 8 août 1972.