

no 46 538

Paris le 6 Fev 1889.

ARTICLES DE VOYAGE ET
EMBALLAGE,
MOREAU,
283, Rue St Honoré, 283
PARIS.

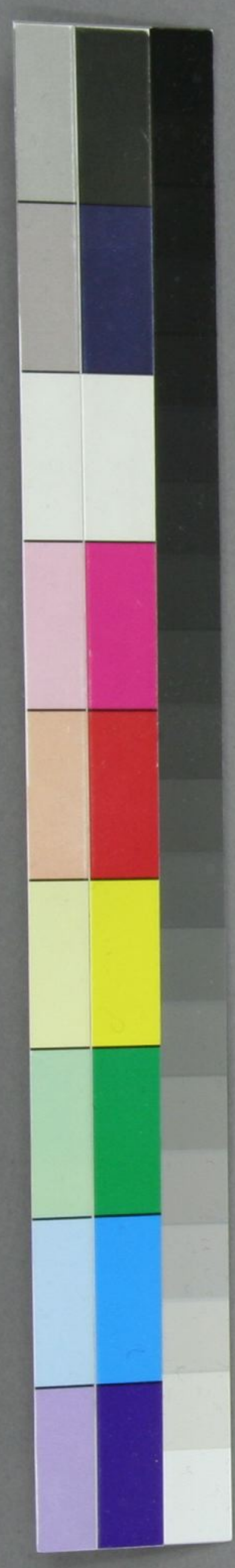
Monsieur le Comte,

J'ai l'honneur de vous
remettre sous ce pli le
commissaire d'une
caisse etoffes envoi de
M^{me} Mainard 281 rue
St Honoré, ce commissaire
est obligatoire pour
obtenir livraison de la
caisse à son arrivée.

Recevez Monsieur
mes salutations
empressées.

Moreau

283 rue St Honoré



ART. 3. — Les colis doivent être marqués distinctement et porter, outre les marques et numéros, le nom du port de destination. Le Capitaine ne répond pas des avaries causées par l'insuffisance des emballages, ni des retards occasionnés par des erreurs dans les marques et adresses. Les groups et objets de valeur devront être renfermés dans des sacs à couture intérieure et cachetés à la cire sur chaque couture ou dans des caisses cachetées sur les ouvertures, le cachet étant noyé dans l'épaisseur du bois et l'empreinte devant en être reproduite sur les Connaissements.

ART. 4. — Toute matière dangereuse, inflammable ou explosive, devra faire l'objet d'une déclaration spéciale de la part de l'expéditeur, lors même qu'elle serait désignée dans le Connaissance sous son véritable nom; à défaut de cette déclaration, l'expéditeur sera responsable de tous les dommages qui pourront se produire. Le Capitaine se réserve d'ailleurs d'accepter ou de refuser les marchandises de cette nature, suivant les circonstances.

ART. 5. — L'embarquement des marchandises, qu'il s'effectue par les soins des Chargeurs, ou qu'il soit opéré par le Capitaine ou la Compagnie, par un batelier ou un entrepreneur de leur choix, a toujours lieu aux frais, risques et périls de la marchandise.

ART. 6. — A l'arrivée à destination, le Capitaine a la faculté, soit de délivrer à bord les marchandises, groups et objets de valeur, soit d'en opérer lui-même ou d'en faire opérer le débarquement par un batelier ou entrepreneur de son choix. Dans tous les cas, le débarquement a toujours lieu aux frais, risques et périls de la marchandise.

Lorsque le débarquement sera opéré par les soins du Capitaine ou de la Compagnie, il aura lieu sans qu'il soit besoin d'en aviser le destinataire et les marchandises, groups et objets de valeur seront déposés, suivant les circonstances locales, en douane, à quai, dans un entrepôt ou magasin public ou particulier, ou mises à bord d'un autre navire ou au Lazaret, le tout aux frais et risques de la marchandise, qui supportera également toutes les conséquences quelles qu'elles soient des quarantaines.

La livraison ne sera faite par le Capitaine que sur la remise du Connaissance régulièrement acquitté, après le paiement du fret entre les mains de l'Agent, et le visa du Connaissance par ce dernier.

ART. 7. — Pour les groups et tous objets de valeur, la responsabilité du Capitaine commence et cesse sur le pont du navire.

ART. 8. — Le Capitaine se réserve la faculté de transborder en tout temps, même avant le départ, sur un autre navire de la Compagnie et même sur un navire étranger, les marchandises à lui remises.

En cas de transbordement, il ne garantit pas la place sur le paquebot devant recevoir en transbordement. A défaut de place et en attendant le transbordement, les marchandises, groups et objets de valeur seront débarqués et emmagasinés à terre ou à flot aux risques et périls des destinataires, les frais demeurant seuls à la charge de la Compagnie.

Les destinataires seront sans recours contre le Capitaine et la Compagnie pour les retards pouvant résulter du séjour au port de transbordement.

ART. 9. — Lorsque, par suite de mauvais temps, d'arrêt de prince ou de tout autre cas de force majeure, des nécessités du service postal ou des exigences des itinéraires de la Compagnie, la marchandise ne sera pas débarquée au port de destination, le Capitaine est autorisé à la transporter à l'un des ports suivants de son itinéraire, d'où elle sera rapportée ensuite, sans que l'on puisse prétendre à aucune indemnité pour le retard qui en résultera. Cette prolongation de voyage s'effectuera aux frais, risques et périls de la marchandise.

ART. 10. — Il est permis d'entrer dans les ports, rades et rivières et d'en sortir sans prendre pilote, de dévier de la route, de rétrograder, pour quelque cause que ce soit, de toucher à tout port et lieu, d'y séjourner, en dehors ou

Fait en deux originaux, de même teneur et date, le Connaissance du Capitaine et celui de l'Armateur non compris. L'un des Connaissements étant accompli, les autres restent sans valeur.

Le Chargeur,

Horeau

non de la route ordinairement suivie, de remorquer et assister des navires dans toute situation et dans toute circonstance.

ART. 11. — Le Capitaine, en cas de perte dont il ait à répondre, ne sera tenu de payer que la valeur intrinsèque des échantillons, marchandises, groups ou objets de valeur perdus, sans dommages-intérêts, et, dans le cas où la déclaration faite à ce sujet sur le Connaissance serait inférieure au chiffre réel de la valeur, cette déclaration fera la loi des parties. En cas de retard dans la livraison imputable à une faute du Capitaine, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il est justifié d'un préjudice.

ART. 12. — Le Chargeur déclare dispenser le Capitaine de faire procéder à aucune constatation d'arrimage, soit dans les ports de transbordement, soit dans les ports de reste. Dans le cas où cette constatation aurait lieu, elle sera faite sans formalité judiciaire et sans qu'il soit besoin d'appeler le destinataire à y assister.

ART. 13. — A Marseille, les opérations d'embarquement et de débarquement auront toujours lieu aux frais, risques et périls des destinataires, par les soins de la Compagnie des Docks et Entrepôts.

ART. 14. — La réexpédition des colis pour les points que la Compagnie ne dessert pas sera opérée par le soin de ses agents, aux frais, risques et périls de la marchandise, alors même que le Connaissance porterait simplement l'indication de la destination définitive. La responsabilité de la Compagnie cessera au moment où les entrepreneurs de transport qui lui succéderont auront pris charge des colis.

ART. 15. — La Compagnie se réserve de faire, si bon lui semble, procéder à port de reste à la vérification du poids et du contenu des colis, groups, objets de valeur et autres faisant partie du chargement, et d'exiger, en cas de fausse déclaration sur les groups et objets de valeur, le double du fret qui aurait dû être perçu, et de faire une rectification de taxe, en cas de déclaration inexacte, sur tous autres colis.

ART. 16. — Le fret pour les marchandises ou valeurs faisant l'objet du présent Connaissance sera acquis à la Compagnie, que le navire arrive à bon port ou se perde en cours de voyage.

ART. 17. — Les risques du transit à travers le Canal de Suez sont à la charge de la marchandise.

ART. 17 bis. — Tous règlements d'avaries grosses, applicables aux transports effectués sur les lignes de l'Océan Atlantique, devront être établis à Bordeaux. — Ils comprendront notamment tous frais quelconques faits dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison à la suite d'avaries grosses ou d'avaries particulières au navire.

ART. 18. — Le présent Connaissance doit être signé par le Chargeur; le défaut de signature ne préjudiciera pas à la valeur des clauses qui précèdent.

ASSURANCE — Le Chargeur déclare vouloir faire assurer de Marseille à Yokohama contre les risques de la navigation et aux conditions des polices flottantes de la Compagnie, dont il déclare avoir une parfaite connaissance, une somme de trois mille francs sur une valeur de _____

évaluation donnée de gré à gré aux marchandises faisant l'objet du Connaissance et dont il réclame l'assurance.

La Compagnie, en qualité de mandataire des assureurs, déclare que la somme de _____

ci-dessus se trouve présentement assurée et qu'en cas d'avarie ou de perte, le Chargeur pourra en exiger le règlement aux conditions desdites polices.

Le Capitaine,

Horeau



A Paris, le 29 août 1889.

Ont été reçues de M. Morreau 283, Rue St. Honoré pour être chargées sur le Paquebot à Vapeur Français Melbourne Capitaine Terra pour être transportées à Yokohama et délivrées, à l'heureuse arrivée du Paquebot, à M. Sau. Exe le Comte Okuma les marchandises marquées et numérotées comme ci-après : Ministre des affaires étrangères, de Tokio

CONNAISSMENT

N° 374

Mod. n° 125, 125 bis, Règl. bords, et n° 68 et 68 bis, Règl. ag.

	MARQUES	NUMÉROS	NOMBRE de Colis	CONTENU DÉCLARÉ	POIDS	VOLUME	VALEUR	SOMMES ASSURÉES	TAUX DU FRET
Déboursés au départ.....									
Transport en vitesse.....									
à p. 0/0 K.....									
Fret à <u>1 6/10</u>									
Chapeau à 10 0/0.....									
Transit et arrimage.....									
Statistique.....									
Visa consulaire.....									
Assurance à <u>3000</u>									
Timbre et répertoire.....									
TOTAL...FR.									
connaissements									
Payable d'avance.									

La présente expédition est faite aux clauses et conditions suivantes, dont le Chargeur a pris connaissance et qu'il déclare accepter.

ART. 1^{er}. — Le Capitaine n'est pas responsable des risques et fortune de mer, arrêts des princes ou puissances, pirates ou voleurs à main armée, sur terre ou sur mer, du jet et autres cas de force majeure, de l'abordage, du feu à bord ou dans les allèges, des pertes ou avaries occasionnées par accidents de machine ou de chaudière, de la rouille, des dommages causés aux marchandises par les rats ou la vermine, de la rupture des

objets fragiles, du coulage des liquides, du poids, du contenu, de la mesure et de la valeur, n'acceptant quant à ce aucune responsabilité tirée des énonciations du Connaissance.

ART. 2. — La Compagnie ne répond pas des fautes ou négligences quelconques du Capitaine, du pilote, des marins ou autres personnes embarquées à bord du navire, à quelque titre que ce soit.

PARIS. — IMP. CHAIX. — 45527-6-9.