



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/CMNI/CONF/2  
12 août 1999

Original : FRANÇAIS

---

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Conférence diplomatique organisée conjointement  
par la CCNR, la Commission du Danube et  
la CEE-ONU, en vue de l'adoption de la  
Convention relative au contrat de transport  
de marchandises en navigation intérieure  
(Budapest, 21 février - 1 mars 2000)

**PROJET DE CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIEURE (CMNI)\*/**

Note du secrétariat

Le texte soumis a été élaboré au cours de six sessions du Comité préparatoire établi conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU, en vue de l'élaboration de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et mis au point par un Comité de rédaction.

---

\*/ Diffusé par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sous la cote CMNI/CONF. (99)2.



COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN  
COMMISSION DU DANUBE  
COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

Convention relative au contrat de transport  
de marchandises en navigation intérieure  
(CMNI)

---

Les Etats Parties à la présente Convention,

Conscients de la nécessité et de l'utilité de fixer d'un commun accord des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I  
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1  
Définitions

Au sens de la présente Convention,

1. \*transporteur+ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport par navigation intérieure a été conclu avec un expéditeur ;
2. \*transporteur substitué+ désigne toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises par navigation intérieure, ou d'une partie de ce transport a été confiée par le transporteur ;
3. \*expéditeur+ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport par navigation intérieure a été conclu avec un transporteur ;
4. \*destinataire+ désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;
5. \*contrat de transport par navigation intérieure+ désigne tout contrat, quelle que soit sa qualification, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ;

6. \*document de transport+ désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par navigation intérieure et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce ;

7. le terme "marchandises" ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme \* marchandises + s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur ;

8. l'expression "par écrit", à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange électronique de données (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence.

## **Article 2**

### **Champ d'application**

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport par navigation intérieure, lorsque le port de chargement ou de prise en charge et le port de déchargement ou de livraison prévus au contrat, sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat contractant à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de livraison, le port de déchargement ou de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

2. Si le contrat de transport par navigation intérieure a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à un régime maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si

- a) un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
- b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à un régime maritime est la plus longue.

3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

## CHAPITRE II DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

### Article 3 Prise en charge, transport et livraison des marchandises

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant et au départ du voyage, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir le chargement, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. S'il est convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur n'est en droit de charger ou transborder intégralement ou partiellement les marchandises dans un autre bateau qu'avec l'accord de l'expéditeur dans un délai approprié ou dans des circonstances qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat et qui exigent impérativement le chargement ou le transbordement pour l'exécution du contrat de transport, en particulier en présence de basses eaux, si surviennent des événements ou des perturbations affectant la navigation ou pour se conformer aux usages portuaires.
5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
6. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

**Article 4**  
**Transporteur substitué**

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

2. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que si ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

3. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

**Article 5**  
**Délai de livraison**

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

**Article 6**  
**Obligations de l'expéditeur**

1. L'expéditeur doit payer les sommes dues en vertu du contrat de transport.

2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la prise en charge des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter :

- a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises à transporter ;
- b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;
- c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;

- d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;
- e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de manière à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur, et qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale en vigueur ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

#### **Article 7**

##### **Marchandises dangereuses et polluantes**

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, attirer par écrit l'attention du transporteur sur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que sur les précautions à prendre. L'expéditeur doit apposer sous une forme lisible sur les marchandises une marque ou étiquette prévue par la réglementation internationale ou nationale en vigueur ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents administratifs nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison de marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, à défaut du choix des parties au contrat, le droit national en vigueur au lieu d'interruption s'applique en cas d'interruption du transport, sinon, le droit national en vigueur au lieu de livraison. Les frais occasionnés par le retour au port de chargement ou à un lieu plus proche où les marchandises peuvent être déchargées et livrées ou éliminées sont à la charge de l'expéditeur.

4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les choses ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives les marchandises, même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il a été autorisé à prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

#### **Article 8**

##### **Responsabilité de l'expéditeur**

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

- a) les indications visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;
- b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale en vigueur ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;
- c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions de personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

#### **Article 9**

##### **Résiliation du contrat par le transporteur**

1. Le transporteur peut résilier le contrat si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.

2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et

- a) lorsque le voyage n'a pas encore débuté, exiger, en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale à un tiers du fret convenu ou au montant des frais engagés et du préjudice résultant de la résiliation ;



- b) lorsque le voyage a débuté, prétendre au fret proportionnel à la distance parcourue par rapport à l'ensemble du voyage.

#### **Article 10**

##### **Livraison des marchandises**

1. Le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises, ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.
2. A moins qu'il en soit disposé autrement dans le contrat de transport, le droit de l'Etat dans lequel se trouve le port de déchargement ou le lieu de livraison détermine :
- a) le moment, le lieu, les modalités, la durée et le délai de livraison des marchandises ainsi que leur traitement en cas d'empêchement à la livraison ;
- b) si et dans quelle mesure les créances du transporteur sont garanties par un droit de rétention ou de gage sur les marchandises.
3. La remise des marchandises à une autorité ou à un tiers en application du droit ou des prescriptions administratives en vigueur dans le port de déchargement ou sur le lieu de livraison est considérée comme une livraison.

### **CHAPITRE III**

#### **DOCUMENTS DE TRANSPORT**

#### **Article 11**

##### **Nature et contenu**

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport ; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi de l'Etat où le document de transport est émis.

3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles que décrites dans le document.

4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les

conditions du contrat restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

5. Le document de transport doit, outre sa dénomination, contenir les indications suivantes :

- a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;
- b) le destinataire des marchandises ;
- c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau ;
- d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;
- e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;
- f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;
- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;

- h) les dispositions convenues relatives au fret ;
- i) pour les lettres de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; pour les connaissements le nombre d'exemplaires originaux ;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

#### **Article 12**

##### **Inscription de réserves sur les documents de transport**

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport
  - a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, notamment lorsque les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, aux frais de l'expéditeur, de même que lorsque, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;
  - b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;
  - c) concernant l'état apparent des marchandises.
2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.
3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par l'expéditeur et lorsque le conteneur ou les scellés sont restés intacts jusqu'au port de déchargement ou lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

#### **Article 13**

##### **Connaissement**

1. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à la personne habilitée à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur les marchandises.

4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

#### **CHAPITRE IV DROIT DE DISPOSER DES MARCHANDISES**

##### **Article 14 Titulaire du droit de disposer**

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises ; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

- a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire ;
- b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

##### **Article 15 Conditions de l'exercice du droit de disposer**

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer :

- a) s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;
- b) s'agissant d'un autre document de transport, le présenter pour y faire inscrire les nouvelles instructions données au transporteur ;
- c) rembourser au transporteur tous les frais et tous les dégâts occasionnés par l'exécution des instructions ;
- d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

**CHAPITRE V**  
**RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**

**Article 16**  
**Responsabilité pour préjudice**

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

**Article 17**  
**Préposés et mandataires**

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur est également responsable des actes et omissions des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, s'ils apportent la preuve qu'ils ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.

4. Sans préjudice des dispositions de l'article 21, le montant total de l'indemnité pouvant être obtenu du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser au total le plafond des limites de responsabilité prévu dans la présente Convention.

5. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

**Article 18**  
**Exonérations particulières de responsabilité**

1. Le transporteur est exonéré de sa responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après :

- a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer ;
- b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;
- d) nature de certaines marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs ;
- e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux ;
- f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises ;
- g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables.

2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque que le transporteur n'a pu éviter et aux conséquences desquelles il n'a pu obvier. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

#### **Article 19**

##### **Calcul de l'indemnité**

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à un non ayant droit est considérée comme une perte.
2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.
3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route durant le transport, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte, qui dépasse la freinte de route normale telle qu'elle est fixée par les parties au contrat ou, à défaut, par les règlements et usages en vigueur au lieu de destination.
5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

#### **Article 20**

##### **Limites maximales de responsabilité**

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant
  - a) 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé ;

- b) 20 000 unités de compte en cas de dommage à un conteneur (TEU) et de la totalité des marchandises qu'il contient.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison conformément à l'article 5, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence de la valeur du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir des limites de sa responsabilité

- a) lorsque l'expéditeur, avant de lui remettre les marchandises pour le transport, a expressément précisé la nature et la valeur plus élevée de celle-ci et que ces précisions, réfutables par le transporteur, ont été mentionnées dans le document de transport ;
- b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites de responsabilité supérieures.

5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

#### **Article 21**

##### **Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage, soit avec l'intention de provoquer ce dommage par un acte ou une omission, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.



2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

#### **Article 22**

##### **Champ d'application matériel des exonérations et limites de responsabilité**

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou autrement.

#### **CHAPITRE VI**

##### **DÉLAIS DE RÉCLAMATION**

#### **Article 23**

##### **Avis de dommage**

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit être formulée par écrit, à moins qu'elle n'ait été émise lors de la constatation contradictoire, en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

5. Pour les dommages causés par un retard à la livraison, aucune réparation n'est due, à moins que le destinataire ne prouve que l'avis de dommage qui aura été transmis dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises, a été porté à la connaissance du transporteur.

**Article 24**  
**Prescription**

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où la marchandise a été ou aurait dû être livrée au destinataire. Le jour de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.
2. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.
3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régis par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. En cas de recours, l'ayant-droit peut se prévaloir d'autres causes de suspension et d'interruption en vertu de la loi applicable sur le lieu où se trouve le tribunal saisi. L'introduction d'un recours lors d'une procédure de répartition en vue de l'application de la responsabilité limitée interrompt la prescription.
4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si elle est engagée dans un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou dans un délai plus long prévu par le droit de l'Etat où la procédure est engagée.
5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

**CHAPITRE VII**  
**LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE**

**Article 25**  
**Clauses frappées de nullité**

1. Toute clause visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ne répond pas des préjudices causés :

- a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;
- b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur ou de ses préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau ;
- c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence ;
- d) lors du transport d'animaux vivants, sauf s'il n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

3. Sans préjudice de l'article 16, dans le cas où le transporteur prend en charge les marchandises avant leur chargement dans le bateau ou les livre après leur déchargement du bateau, les dommages causés pendant cette période peuvent faire l'objet de clauses contractuelles concernant la responsabilité du transporteur dérogeant aux dispositions des articles 16 à 20 de la présente Convention, à moins que le transporteur ou ses préposés ou mandataires n'aient agi ou omis d'agir soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

## **CHAPITRE VIII**

### **DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES**

#### **Article 26**

##### **Avaries communes**

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

## **Article 27**

### **Autres dispositions applicables et dommages nucléaires**

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.

2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité lui incombant en vertu de la présente Convention si les dommages ont été causés par un événement nucléaire, notamment si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée est responsable de ces dommages en vertu des dispositions légales ou réglementaires d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

## **Article 28**

### **Unité de compte**

1. L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion ou encore à tout moment ultérieur, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12.500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou à 37,5 unités monétaires par kilogramme du poids des marchandises mentionné dans le document de transport ou 300.000 unités monétaires par conteneur. Cette unité monétaire correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900/1000 de fin. La conversion en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause mais de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte de l'article 20.

## **Article 29**

### **Dispositions nationales supplémentaires**

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par le droit de l'Etat que les parties ont choisi.
2. A défaut d'un tel choix, est applicable le droit de l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
3. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et qu'il conclut ses contrats à bord du bateau, le droit applicable, à défaut de choix, est celui de l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
4. Dans la mesure où le droit du tribunal saisi ne prévoit pas l'application d'un autre droit national et si le droit applicable ne peut être déterminé en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article, le droit de l'Etat avec lequel le contrat établit les liens les plus étroits s'applique au contrat de transport.

## **CHAPITRE IX**

### **CHAMP D'APPLICATION**

## **Article 30**

### **Champ d'application**

1. Chaque Etat contractant peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention à certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut pas exclure la totalité des voies navigables principales de cet Etat.
2. Si le contrat de transport par navigation intérieure a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables soumises à la présente Convention et sur des voies navigables mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.

3. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article peut être retirée, en tout ou partie, à tout moment, par une notification à cet effet au dépositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de la déclaration n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

**Article 31**  
**Extension du champ d'application**

Tout Etat contractant peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, et à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également les dispositions de la présente Convention :

- a) aux transports de marchandises entre deux ports situés sur son territoire ;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 5 également à des transports gratuits.

**Article 32**  
**Clauses régionales relatives à la responsabilité**

1. Tout Etat contractant peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés tous deux sur le territoire d'Etats ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. La clause relative à la responsabilité visée au paragraphe 1, entre en vigueur entre les deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat n'a fait cette déclaration qu'après l'entrée en vigueur de la Convention, la clause relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 n'entrera en vigueur qu'au premier jour du (troisième) mois suivant la notification au dépositaire de la déclaration du deuxième Etat et elle ne s'appliquera aux transports convenus qu'après l'entrée en vigueur de la déclaration.

3. La déclaration visée au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire faisant mention de la date à laquelle la déclaration cessera d'avoir effet, fixée au plus tôt au 1<sup>er</sup> jour du mois suivant. Toutefois, le retrait ne s'applique pas aux marchandises non encore livrées.

**CHAPITRE X**  
**DISPOSITIONS FINALES**

**Article 33**  
**Protocoles complémentaires**

1. La présente Convention comporte en annexe le protocole n° 1 relatif aux délais de chargement et de déchargement et aux surestaries dans la navigation intérieure et le protocole n° 2 relatif au calcul des frets et à la répartition des frais de navigation dans la navigation intérieure.

2. Chaque Etat contractant peut déclarer, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, qu'il adopte également l'un des protocoles ou les deux protocoles.

3. Un Protocole adopté conformément au paragraphe 2 est considéré comme partie intégrante de la présente Convention dans les rapports entre les Etats contractants qui ont déposé une telle déclaration et les dispositions des protocoles adoptées sont applicables aux contrats de transport auxquels s'appliquent la présente Convention en vertu des articles 2, 30 et 31.

4. Un Protocole peut être dénoncé isolément en vertu des dispositions de l'article 36 ci-après, sans pour autant dénoncer la présente Convention.

**Article 34**  
**Signature, ratification, adhésion**

1. La présente Convention est ouverte à la signature puis à l'adhésion de tous les Etats européens possédant des voies d'eau intérieures navigables du ..... jusqu'au .....au siège du dépositaire.

2. Les Etats visés au paragraphe 1 peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention

- a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ;

- b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant ;
- c) en y adhérant.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt auprès du dépositaire d'un instrument formel.

### **Article 35**

#### **Entrée en vigueur**

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle (trois) des Etats visés à l'article 34, paragraphe 1, auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

#### Variante

1. [La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq des Etats visés à l'article 37, paragraphe 1, auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition que deux de ces Etats soient membres de la Commission du Danube et de la Commission du Rhin, étant entendu que si un Etat est membre des deux Commissions, est déterminante la plus ancienne appartenance].

2. Elle entrera en vigueur à l'égard de toute autre Partie le premier jour du troisième mois suivant le dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

### **Article 36**

#### **Dénonciation**

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat contractant à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du dépositaire.

3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de l'instrument ou après une période plus longue y mentionnée.



### **Article 37**

#### **Révision et amendements**

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention. La Conférence de révision définit par consensus ses règles de procédure.
2. Tout Etat devenant partie contractante de la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par la conférence visée au paragraphe 1, est lié à la présente Convention telle qu'elle aura été amendée.

### **Article 38**

#### **Révision des montants des limites et de l'unité de compte**

1. Nonobstant les dispositions de l'article 37, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 et à l'article 28 paragraphe 2 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies à l'article 28 paragraphes 1 et 2 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification conséquente de leur valeur réelle.
2. Une conférence de révision selon le paragraphe 1 sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.
3. Toute décision de la conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.
4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement appliquera sa législation conformément à la version amendée de la Convention. Un Etat contractant qui a notifié au dépositaire dans un délai d'un an après l'adoption de l'amendement qu'il n'est pas lié par ledit amendement continuera à appliquer la version non amendée de la Convention.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

**Article 39**  
**Dépositaire**

1. La présente Convention sera déposée auprès de  
.....
2. Le dépositaire
  - a) remettra aux Etats visés à l'article 34, paragraphe 1, une copie certifiée conforme de la présente Convention ;
  - b) informera tous les Etats ayant ratifié la présente Convention ou ayant adhéré à la présente Convention
    - i) de toute signature nouvelle, de toute ratification, de tout dépôt d'un instrument ainsi que de toute déclaration ou réserve formulée, avec indication de la date à laquelle cette signature, cette ratification, ce dépôt, cette déclaration ou réserve sont intervenus ;
    - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;
    - iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet ;
    - iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 37 et 38 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur ;
    - v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.
3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT À ..... le  
.....  
.....  
en un exemplaire original dont chacun des textes en (allemand, français, anglais, néerlandais, russe) font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

-----

**PROTOCOLES COMPLÉMENTAIRES**

(cf. article 33 de la Convention relative au contrat de transport  
de marchandises en navigation intérieure CMNI)

**PROTOCOLE N° 1  
RELATIF AUX DÉLAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT ET AUX  
SURESTARIES EN NAVIGATION INTÉRIEURE**

**Article 1**

**Délais de chargement et de déchargement**

1. Lorsque le chargement des marchandises incombe à l'expéditeur ou le déchargement au destinataire, ceux-ci doivent, dans les délais de chargement et de déchargement convenus ou prescrits, charger ou décharger la quantité de marchandises dont le poids, les dimensions ou le nombre sont définis, selon ce qui a été convenu dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulations contractuelles, par les réglementations nationales.
2. A défaut de stipulations contractuelles ou de réglementations nationales, l'expéditeur ou le destinataire doit respectivement charger ou décharger au minimum 250 t de marchandises en vrac ou 125 t de colis par jour ouvrable au sens de l'article 3, paragraphe 1 à 5.

**Article 2**

**Points de chargement et de déchargement**

1. Le transporteur doit présenter le bateau prévu pour le transport de marchandises au point de chargement indiqué par l'expéditeur et, à l'arrivée au lieu de destination, au point de déchargement indiqué par le destinataire.
2. Si l'indication du point de chargement ou de déchargement n'est pas donnée à temps avant l'arrivée au lieu de chargement ou de déchargement ou si le tirant d'eau, la sécurité du bateau ou les règlements et les aménagements locaux ne permettent pas de se conformer aux indications données, le transporteur peut, à défaut de nouvelles directives, malgré la demande qui lui en est faite, aborder à tout autre point de chargement ou de déchargement approprié, en tenant compte autant que possible de l'intérêt de l'expéditeur ou du destinataire.
3. Le transporteur n'est tenu de présenter le bateau aux différents points de chargement et déchargement que s'il en a été convenu expressément ou lorsque des circonstances particulières liées à la navigation ou des mesures administratives rendent nécessaires la désignation d'un autre point de chargement ou de déchargement.

4. Dans le cas des précédents paragraphes 2 et 3 le transporteur a droit au remboursement des dépenses supplémentaires qui lui sont occasionnées. La modification du point de chargement ou de déchargement n'affecte pas les délais de chargement ou de déchargement tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>.

### **Article 3**

#### **Début et fin des délais de chargement et de déchargement**

1. Les délais de chargement et de déchargement commencent à l'heure du jour ouvrable, selon les usages locaux, indiquée par le transporteur dans son avis à l'expéditeur pour le chargement ou au destinataire pour le déchargement du bateau et, sauf stipulations contractuelles contraires, au plus tôt 24 heures après la communication de l'avis.

2. L'avis de mise à disposition en vue du chargement et du déchargement doit être donné pendant les heures d'ouverture d'un jour ouvrable au lieu considéré. Un avis donné plus tard ou soit un dimanche, soit un jour férié, est à considérer comme ayant été donné le jour ouvrable suivant. L'avis produit ses effets même si le bateau n'est pas encore arrivé au point de chargement ou de déchargement. Il est toutefois réputé ne pas avoir été donné et doit être réitéré lorsque le bateau n'est pas prêt pour le chargement ou le déchargement au début du délai indiqué dans l'avis. Dans ce cas, le transporteur doit rembourser les dépenses supplémentaires en résultant.

3. L'avis de mise à disposition en vue du chargement et du déchargement peut être donné sous toute forme usuelle du commerce considéré, y compris verbalement. Il produit ses effets dès sa réception par l'expéditeur ou par le destinataire ou à l'adresse indiquée par ceux-ci. S'il n'est pas possible de joindre l'expéditeur, le destinataire ni le réceptionnaire désigné de l'avis, l'avis peut être donné avec effet à l'arrivée du bateau aux autorités portuaires ou par voie d'audience publique dans les formes usitées dans le lieu dont il s'agit. Si le destinataire de l'avis refuse d'accuser la réception, le transporteur est en droit de le faire constater par un document officiel aux frais du défaillant.

4. S'il a été renoncé à un avis préalable, le délai de chargement et de déchargement commence à courir à partir du moment, où le bateau prêt au chargement ou au déchargement est présenté.

5. S'il est convenu que le chargement ou le déchargement peut avoir lieu également un dimanche ou un jour férié, le délai de chargement et de déchargement commence à courir un tel jour.

6. Les délais de chargement et de déchargement prennent fin au moment où l'intégralité de la quantité de marchandises déterminée à l'article 1 doit être chargée ou déchargée.

#### **Article 4**

##### **Délais de chargement et de déchargement pour les parties de cargaison**

1. Lors du chargement ou du déchargement de cargaisons partielles en vrac ou en colis, le délai de chargement et de déchargement imparti est proportionnel à la part revenant à la cargaison partielle par rapport à la cargaison entière.
2. Dans ces cas, les délais ne comprennent pas le temps pour effectuer le voyage d'un port à l'autre ou d'un point de chargement ou de déchargement vers l'autre ou bien pour le déplacement à l'intérieur d'un même port ou d'un même poste de chargement ou de déchargement.

#### **Article 5**

##### **Surestaries**

1. Si l'expéditeur ou le destinataire, lorsque le chargement ou le déchargement lui incombe, ne parvient pas durant le délai imparti à charger ou à décharger les quantités minimales déterminées à l'article 1, il doit payer pour la durée du dépassement du délai de chargement ou de déchargement des surestaries correspondant à la catégorie et à la taille du bateau.
2. Si le montant des surestaries à calculer soit par jour soit par heure du dépassement n'est pas convenu dans le contrat de transport, il est fixé par des réglementations nationales ou, à défaut, selon les usages locaux.
3. Les surestaries sont dues de façon continue et ininterrompue pour chaque jour civil et chaque heure de la journée du dépassement, y compris les dimanches et jours fériés normaux, ainsi que pour les jours et les heures pendant lesquels le chargement ou le déchargement n'est pas possible en raison d'événements ou de circonstances dont le transporteur n'est pas responsable.

#### **Article 6**

##### **Délai d'attente**

1. Sauf disposition contraire du contrat de transport, après l'expiration du délai de chargement ou d'un délai d'attente consécutif prévu dans le contrat de transport, le transporteur n'est pas tenu d'attendre la mise à disposition du chargement même si le chargement n'incombe pas à l'expéditeur.
2. Si jusqu'à l'expiration du délai de chargement ou d'un délai d'attente consécutif convenu, l'expéditeur n'a pas livré de marchandises, le transporteur n'est plus lié par le contrat et est en droit de réclamer les surestaries et la moitié du fret convenu.

3. Lorsque durant la période visée au précédent paragraphe 2 une partie seulement de la cargaison a été livrée, le transporteur est en droit, si l'expéditeur ne résilie pas le contrat, de commencer le voyage avec la cargaison incomplète et d'exiger le fret pour la cargaison entière convenue ainsi que le remboursement des frais résultant du fait que la cargaison est incomplète.

4. Si l'expéditeur résilie le contrat dans le cas du précédent paragraphe 3, il doit supporter les frais du déchargement des marchandises et rembourser au transporteur les staries et la moitié du fret convenu pour la cargaison entière.

5. Dans les cas des articles 2, 3 et 4, les recettes provenant du fret pour d'autres marchandises ne sont pas prises en compte.

#### **Article 7**

##### **Entraves à la livraison**

1. Après l'expiration du délai de chargement ou d'un délai d'attente consécutif éventuellement convenu, le transporteur n'est pas obligé d'attendre plus longtemps le déchargement ou, si le déchargement n'incombe pas à l'expéditeur, d'attendre la réception des marchandises. Le transporteur est alors autorisé à décharger lui-même les marchandises aux frais du destinataire et à les placer selon les prescriptions locales dans un dépôt ou d'une autre manière sûre aux frais et au risque du destinataire. L'expéditeur doit payer au transporteur les frais et dépenses non payés par le destinataire.

2. S'il n'est pas possible de déterminer le destinataire ou si celui-ci refuse de recevoir les marchandises ou s'il y a une autre entrave empêchant la livraison, le transporteur doit en avertir sans délai l'expéditeur et lui réclamer des instructions. Si les circonstances ne le permettent pas ou si l'expéditeur tarde à donner ses instructions, ou encore si ses instructions ne peuvent être suivies, le transporteur peut procéder conformément au précédent paragraphe 1.

#### **Article 8**

##### **Réglementations nationales**

Les réglementations nationales, au sens de l'article 1 et de l'article 5, paragraphe 2, relatifs à la durée des délais de chargement et de déchargement ainsi qu'au calcul des surestaries sont arrêtés par les autorités compétentes des Etats contractants après audition des milieux intéressés en tenant compte de la nécessité d'un déroulement rapide des opérations de transport et du niveau technique.

-----

**PROTOCOLE N° 2**  
**RELATIF AU CALCUL DES FRETS ET À LA RÉPARTITION DES FRAIS**  
**DE NAVIGATION EN NAVIGATION INTÉRIEURE**

**Article 1**  
**Calcul du fret**

1. Le fret n'englobe que le transport par bateau proprement dit; en particulier l'expéditeur supporte les frais de chargement et d'arrimage et le destinataire les frais de déchargement, sauf stipulations contractuelles contraires.
2. Lorsque le fret est convenu en fonction des dimensions, du poids ou de la quantité des marchandises, les énonciations correspondantes du document de transport font foi, jusqu'à preuve du contraire.
3. Pour les marchandises qui sont prises en charge en vue du transport, à défaut de convention, le fret à payer est celui qui est prescrit par les réglementations nationales ou les usages au lieu et au moment du chargement.

**Article 2**  
**Frais de navigation**

1. A défaut de stipulations contractuelles expresses, le transporteur supporte les frais de navigation, spécialement les droits de port, d'écluse, de canal et de pont, les droits de pilotage ainsi que les frais engagés dans le cours ordinaire du voyage pour le poussage et le remorquage et, sous réserve de l'article 4, paragraphe 6, lettre a), les frais d'allègement.
2. Le transporteur peut réclamer le remboursement des frais et dépenses ci-dessous:
  - a) les droits de quai, de grue et de pesage et les droits portuaires et taxes, qui sont dus selon la quantité de marchandises,
  - b) les droits de douanes, les frais de dédouanement, les taxes sur le chiffre d'affaires et les primes d'assurance grevant les marchandises ainsi que
  - c) les frais engagés pour des mesures spéciales prises à la demande de l'expéditeur ou du destinataire tels que le dégagement d'un bateau pris dans la glace, la prise en charge ou le débarquement des marchandises du fait de la présence de glace, d'une tempête, d'une crue, pendant la nuit ou les dimanches et jours fériés;

d) pour le transport de matières et déchets dangereux ou polluants, les frais du nettoyage respectueux de l'environnement des cales du bateau ou de l'élimination de cargaison restante conformément aux prescriptions administratives.

3. Les dispositions précédentes n'affectent pas les cas d'avaries communes.

### **Article 3**

#### **Basses eaux**

1. Le fret convenu est majoré d'un supplément pour basses eaux pour les transports sur les voies de navigation intérieure dont les niveaux d'eau sont fluctuants, à moins qu'il en ait été tenu compte lors de la fixation du prix du fret.

2. Le montant des suppléments de fret pour basses eaux est fixé par accord entre les parties et, à défaut, par les usages commerciaux.

### **Article 4**

#### **Obstacles à la navigation**

1. L'accord sur la fixation du fret présuppose une navigation libre et sans entraves.

2. Sont considérés comme obstacles à la navigation les événements et situations suivants :

- a) une situation que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences de laquelle il ne pouvait obvier, telle qu'explosion, incendie, guerre, mobilisation, opérations militaires, émeutes, activités terroristes, grève, lock-out, blocus, mesures et actions des autorités administratives;
- b) barrages et accidents de la navigation, incidents ou interruption de service dans les écluses, canaux, ports ou arrêt de la navigation;
- c) phénomènes naturels tels qu'inondations, glaces et danger de glaces, hautes et basses eaux, qui empêchent la poursuite de la navigation.



3. Si un obstacle à la navigation au sens du précédent paragraphe 2 survient avant le chargement des marchandises à bord du bateau, le transporteur ainsi que l'expéditeur peuvent résilier le contrat sans qu'il y ait lieu à des dommages-intérêts. Si les marchandises sont chargées sans que le voyage n'ait commencé, les frais de chargement et de déchargement et, si ces opérations ont eu lieu en dehors du délai de chargement, les surestaries sont à la charge de l'expéditeur.
4. Lorsqu'un obstacle de navigation au sens du précédent paragraphe 2 survient après chargement à bord des marchandises et commencement du voyage, l'expéditeur ou si son droit de disposition est déjà passé au destinataire, peut résilier le contrat, étant entendu qu'il doit prendre en charge les frais de déchargement des marchandises, de préparation du voyage et le fret proportionnel à la distance parcourue.
5. Si au lieu de résilier le contrat, l'expéditeur ou le destinataire souhaite attendre la disparition de l'obstacle à la navigation, il doit payer au transporteur durant le délai d'attente des surestaries d'un montant au moins égal à celui dû en cas de dépassement du délai de chargement, les frais supplémentaires pour la protection des marchandises ainsi que, le cas échéant, une majoration pour basses eaux, conformément à l'article 3.
6. Si, malgré l'obstacle à la navigation, la poursuite et la réalisation du voyage sont possibles sans danger pour le bateau et les marchandises chargées, l'expéditeur ou le destinataire peut exiger que le voyage soit poursuivi; dans ce cas il doit payer :
  - a) les frais d'allégement et l'utilisation de barges si le bateau doit être allégé et
  - b) au choix du transporteur soit les frets journaliers pratiqués ou d'usage à ce moment, en tenant compte de l'obstacle à la navigation, soit des suppléments de fret tels que majorations pour basses eaux ou surestaries ainsi que
  - c) tous les frais et dépenses supplémentaires occasionnés par rapport à une navigation sans entraves.
7. Le transporteur peut subordonner l'exécution des instructions de l'expéditeur ou du destinataire conformément aux paragraphes 5 et 6 précédents, à la condition qu'il lui soit donné une garantie pour les frais et dépenses supplémentaires dus.

8. Le transporteur peut déclarer pendant que persiste un obstacle à la navigation au sens du précédent paragraphe 2, qu'il n'est plus tenu de réceptionner les marchandises à transporter et de les transporter ou réexpédier, même si l'expéditeur ou le destinataire, en vertu du précédent paragraphe 6, exige la poursuite du voyage. Il peut faire valoir ses droits conformément aux précédents paragraphes 3, 4, 5 et 6. Si la déclaration du transporteur intervient après le chargement des marchandises à bord et après le début du voyage, il est tenu de mettre les marchandises à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire et de les livrer au lieu de déchargement le plus proche, en utilisant en cas de besoin des allèges; à partir de ce moment les marchandises ne sont plus sous sa garde. Dans ce cas également, les frais et dépenses supplémentaires occasionnés sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, sous réserve des cas d'avaries communes.

#### **Article 5**

#### **Droit de résiliation de l'expéditeur**

1. Avant le commencement du voyage, sauf cas mentionné à l'article 4, paragraphes 3 et 4, l'expéditeur ne peut résilier le contrat de transport qu'à la condition de payer la moitié du fret convenu et, si les marchandises sont déjà chargées à bord, les frais de chargement et de déchargement ainsi que les surestaries, si ces opérations ont eu lieu en dehors du délai de chargement.

2. Si le bateau est déjà prêt à commencer le voyage, l'expéditeur ne peut exercer son droit de résiliation en vertu du précédent paragraphe 1, qu'à la condition qu'il paye, en plus des frais et dépenses mentionnés au précédent paragraphe 1, la totalité du fret convenu.

3. Il n'est pas tenu compte du fret dû selon les précédents paragraphes 1 et 2, pour le fret que le transporteur reçoit pour d'autres marchandises.

4. Les dispositions concernant le paiement du fret en vertu des précédents paragraphes 1 et 2, sont également applicables aux contrats qui concernent plusieurs transports durant une période déterminée.

-----