



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2001/3
le 21 septembre 2001

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-cinquième session, 23-25 octobre 2001,
point 8 a) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DE BUDAPEST RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT
DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTERIEURE (CMNI)**

Note du secrétariat

Au cours de sa quarante-quatrième session, le Groupe de travail a noté que les deux protocoles initialement annexés au projet de Convention CMNI n'avaient finalement pas été adoptés par la Conférence diplomatique, essentiellement par manque de temps pour les examiner et se prononcer à leur sujet, le Groupe de travail a décidé d'ajouter à son programme de travail un élément intitulé "Examen de protocoles additionnels à la Convention CMNI" pour que ces protocoles soient éventuellement adoptés sous forme d'une résolution du SC.3 ou du Comité des transports intérieurs (TRANS/SC.3/153, par. 28).

Le secrétariat reproduit ci-après les textes des deux protocoles tels qu'ils ont été préparés par le Comité préparatoire et présentés à la Conférence diplomatique (voir document ECE/TRANS/CMNI/CONF/2), pour être examinés par le Groupe de travail. Au cours de cet examen le Groupe de travail peut vouloir prendre compte des remarques et suggestions concernant les textes des deux protocoles, soumis à la Conférence diplomatique par les délégations allemande et roumaine (voir documents ECE/TRANS/CMNI/CONF.6 et 11).

PROTOCOLE No 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 des paragraphes 1 à 5 de l'article 3.

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.

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 déchargement 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 No 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 **le destinataire si le droit de disposition de l'expéditeur** * 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.

* Les modifications éditoriales introduites par le secrétariat sont marquées en gras.

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 d'us.

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 aux paragraphes 3 et 4 de l'Article 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.
