



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
RESTREINTE

TRANS/SC.3/R.157/Add.3
22 novembre 1995

FRANCAIS
Original: ANGLAIS ET FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail principal des transports
par voie navigable

(Quarantième session, 8-10 octobre 1996,
point 7 b) de l'ordre du jour)

**ELABORATION D'UN RECUEIL DES PRINCIPALES CLAUSES
ET CONDITIONS TYPES EN VIGUEUR DANS LE TRANSPORT
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE**

Additif 3

Note: Le secrétariat reproduit ci-dessous le texte des Conditions de Changement et de Transport (Verlade und Transportbedingungen (VTB)) largement utilisées depuis les années 1960 par divers transporteurs par voie d'eau qui transportent des marchandises sur le Rhin. La publication des conditions VTB se fait en accord avec Stinnes Reederei AG (Allemagne) qui pense réviser ces règlements dans un avenir proche.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et des ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

CONDITIONS DE CHARGEMENT ET DE TRANSPORT

1. Fondements juridiques

(1) Le transport de marchandises par voie d'eau est effectué aux présentes conditions et, si elles n'indiquent rien, selon les prescriptions de la loi allemande sur la navigation intérieure ainsi que les arrêtés, usages et habitudes commerciales de cette dernière.

(2) Les conditions de transport sont appliquées à l'ensemble des parties prenantes et mandataires du contrat de transport.

(3) Ces conditions de transport s'appliquent non seulement au transporteur, mais aussi à ses employés et à toutes les personnes dont il utilise les services en exécution du transport.

2. Certificat de chargement

(1) Pour tout transport, il est établi par le transporteur un certificat de chargement.

(2) Le certificat de chargement est un titre nominatif, à ordre ou au porteur. Les marchandises ne sont remises que contre restitution du certificat de chargement original, transmis en bonne et due forme(3) S'il est établi un certificat de chargement à ordre, le transporteur peut exiger qu'une adresse de déclaration lui soit fournie.

(4) Le certificat de chargement fait foi dans la relation de droit entre transporteur et destinataire.

(5) Si les marchandises sont prises en charge à bord du bateau par le transporteur avant leur chargement, l'expéditeur peut se faire établir par le transporteur un accusé de réception provisoire ou un certificat de prise en charge du chargement. Après le chargement, le document de prise en charge devra être complété comme il convient et pourvu de la mention "chargé", dans la mesure où il ne sera pas échangé contre un certificat attestant le chargement des marchandises.

3. Désignation des marchandises dans le certificat de chargement

(1) Le transporteur n'est pas responsable de l'exactitude des mentions contenues dans le certificat de chargement, concernant le nombre, les cotes ou le poids des marchandises.

(2) Si l'expéditeur exige que soit mesurés - contradictoirement et à ses frais - le nombre, les cotes et le poids des marchandises, l'alinéa 1 précédent ne s'applique pas, à moins que le chargement ait lieu en plusieurs phases simultanées. Les relevés des poids et mesure, débitmètres et autres installations de mesure mécanique ne sont pas reconnues comme moyen contradictoire de comptage, de mesure ou de pesage.

(3) Le transporteur ne répond ni de l'exactitude des autres indications du certificat de chargement (nombres, marques, repères, nature, genre, qualité, état, valeur, constitution et emballage des marchandises chargées), ni de la désignation correcte du contenu, quand les marchandises sont remises au transporteur dans leur emballage ou dans des récipients fermés (containers compris).

4. Obligations du transporteur

(1) Dans le cadre des présentes conditions, le transporteur assume l'obligation de transporter à destination les marchandises selon les diligences normales d'un transporteur par voie d'eau, et de les proposer à la livraison.

(2) Le transporteur doit faire le nécessaire pour que le bateau soit en bon état de marche au début du voyage. Le bon état de fonctionnement du bateau, son bon aménagement et ses équipements conformes sont présumés, lorsqu'existe un certificat officiel valable, établi par une commission de contrôle, ou une attestation de classification, établie par une collectivité reconnue.

5. Choix des véhicules et itinéraires de transport

- Droit de transbordement et d'allège -

(1) Le transport s'effectue au moyen de véhicules choisis par le transporteur. Ce dernier peut charger d'autres transporteurs sous-traitants, de l'exécution totale ou partielle du contrat de transport.

(2) Le transporteur a le droit de transporter diverses autres marchandises dans le même véhicule et dans les mêmes cales. C'est lui qui détermine l'ordre et l'itinéraire de transport des marchandises qu'il a prises en charge.

(3) Si l'intérêt des marchandises ou celui du bateau l'exigent, le transporteur a le droit, sans informer préalablement les parties prenantes au chargement, de transborder tout ou partie des marchandises sur d'autres embarcations, de les décharger par allège ou de les débarquer, et de les stocker sur la terre ferme, dans des entrepôts ou de toute autre manière. Les frais supplémentaires qui en résultent s'imputent sur la marchandise.

(4) L'acceptation du bateau de navigation intérieure proposé par l'armateur consacre l'existence de l'état de propreté nécessaire ou souhaité. Il incombe en tout cas à l'expéditeur de constater l'aptitude initiale au chargement des marchandises à transporter, notamment sur le plan de l'encrassement, de l'humidité et des parasites.

6. Chargement et déchargement

(1) L'expéditeur doit remettre les marchandises sur le lieu de chargement, selon les instructions du commandant du bateau, bien arrimées à bord. Le destinataire doit assurer le débarquement sur le lieu de déchargement et dans l'ordre déterminé par le commandant du bateau.

Le transporteur peut exiger de procéder lui même au chargement ou au déchargement ou d'y faire procéder. Dans ce dernier cas, les marchandises doivent être remises ou enlevées au lieu de chargement ou de déchargement de la manière qui convient.

(2) Le chargement et le déchargement des marchandises doivent avoir lieu dès l'arrivée du bateau ou le début de la période prévue pour le chargement ou le déchargement.

(3) En cas d'options possibles, la marchandise est transportée jusqu'au dernier port optionnel, si le port optionnel souhaité n'a pas été indiqué par écrit au transporteur au moins 24 heures avant l'arrivée du bateau dans ce port.

(4) Si la livraison est stipulée à bord d'un navire maritime, le transporteur n'est pas tenu, en l'absence de convention particulière, de mettre le long de ce bâtiment plus d'un seul bateau de navigation fluviale à la fois.

7. Obligations de l'expéditeur

(1) L'emballage des marchandises doit être tel que soit exclue toute conséquence dommageable de ces dernières ou de leur emballage à l'encontre des personnes, du bateau, du reste du chargement et de tous autres objets.

(2) L'expéditeur doit fournir au transporteur avant le chargement toutes indications nécessaires au transport. Il doit en particulier désigner les marchandises et leur emballage avec précision et selon les usages du transport, y apposer des marques restant lisibles jusqu'à la fin du voyage, indiquer la nature, l'état, la constitution, le caractère dangereux, mais aussi le poids, le cubage, les cotes, le nombre ou toutes autres données quantitatives concernant les marchandises et exprimées d'une autre manière. Il doit remettre de la main à la main avec les marchandises tous documents d'accompagnement, en particulier ceux qui sont établis sur la base de prescriptions portuaires, douanières, de santé ou autres.

(3) Les marchandises facilement inflammables, combustibles, explosives, toxiques, corrosives, émettant des radiations, voire radioactives ou présentant des dangers similaires, doivent être marquées selon les prescriptions ad hoc et comporter en particulier un marquage par classes de risques correspondantes. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il doit attirer par écrit l'attention de celui-ci, lors de la passation de commande, sur le détail de chaque cas et la nature exacte du danger, et lui préciser, le cas échéant, les mesures de prudence à prendre. Si cette information n'a pas été inscrite dans le titre d'affrètement, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire d'apporter la preuve que l'information écrite au sens de la phrase 2 précédente a bien été communiquée au transporteur.

(4) L'expéditeur est responsable de tous dommages ou frais occasionnés au transporteur du fait d'indications inexactes ou incomplètes dans les documents d'affrètement ou d'accompagnement, du fait de la remise tardive de ces documents ou encore des insuffisances de l'emballage ou du marquage des marchandises.

(5) L'expéditeur est tenu d'exonérer le transporteur de toute obligation de verser des dommages-intérêts ou de prendre toutes précautions en la matière, notamment pour les obligations résultant, pour le transporteur ou son personnel, de dispositions légales touchant aux conséquences de droit en rapport avec l'acheminement des matières citées à l'alinéa 3 précédent. De même pour les dommages aux personnes et aux biens survenus à l'occasion du transport d'huiles minérales et de produits pétroliers, pour lesquels existe, en vertu de prescriptions légales, une responsabilité particulière afférente aux risques que présentent ces produits.

Cette exonération n'existe pas si les transporteurs sont convaincus d'actions intentionnelles ou de négligence grossière.

8. Mesures en cas de risques ou dangers particuliers

(1) Les marchandises dont le caractère dangereux n'a pas été communiqué au transporteur, contrairement à la prescription du § 7, alinéa 4, peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées par lui, sans obligation pour lui de payer des dommages-intérêts; elles peuvent aussi être rendues inoffensives par ses soins.

(2) Si les marchandises font courir un risque aux personnes ou aux biens, le transporteur est fondé, en cas de nécessité, à les détruire, sans être tenu au versement de dommages-intérêts.

(3) L'expéditeur est responsable de tous les frais et dommages naissant de la remise des marchandises citées aux alinéas 1 et 2 précédents, à l'occasion de leur transport ou du fait de celui-ci. L'expéditeur est tenu, à la demande du transporteur, de procéder lui-même au déchargement immédiat de ces marchandises ou de les rendre immédiatement inoffensives.

9. Période prévue pour le chargement et le déchargement

(1) Le jour où est donné l'avis de prêt à charger ou à décharger est réputé jour de déclaration.

(2) L'avis de prêt à charger ou décharger peut intervenir n'importe quel jour, sauf les dimanches et jours fériés légaux, pendant l'horaire de travail usuel du lieu considéré, et en tout cas entre 8 heures et 18 heures.

Cet avis produit ses effets, même si le bateau n'est pas encore arrivé au lieu de chargement ou de déchargement. Dans cette hypothèse, l'avis est considéré comme non communiqué, si le bateau n'est pas prêt à charger ou à décharger au début de la journée suivante (jour de chargement ou de déchargement). Si le

bateau n'est pas prêt à charger ou à décharger à temps, le transporteur doit rembourser les frais de préparation du chargement ou du déchargement le concernant.

(3) Le jour ouvré suivant le jour de déclaration est celui où commence la période prévue pour le chargement ou le déchargement. Si le bateau fait l'objet d'opérations de chargement ou de déchargement le jour de la déclaration, ce même jour vient s'ajouter à la période prévue pour le chargement ou le déchargement.

(4) Le jour de chargement et de déchargement va de 6 à 20 heures. Si le chargement ou le déchargement se déroule entre 20 heures et 6 heures, la période correspondante compte comme un jour de chargement ou de déchargement supplémentaire. Il en est de même si des opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées les dimanches ou jours fériés légaux.

(5) Il convient de charger ou décharger par jour:

- au moins 400 t, dans le cas de marchandises pondéreuses en vrac, transbordées par un instrument de saisie en forme de plateau,
- au moins 300 t, dans le cas de marchandises légères en vrac, transbordées de la même manière;
- au moins 200 t dans le cas d'autres matériaux en masse, même emballés,
- au moins 150 t en cas de petites marchandises ou de colis isolés, et au moins 20 t par heure s'il s'agit d'une fraction de cette dernière quantité,

dans la mesure où des prescriptions légales contraignantes ne prévoient rien d'autre et où il n'a pas été passé de conventions différentes.

(6) La durée de la période prévue pour le chargement et le déchargement des cargaisons partielles est à l'appréciation des différents expéditeurs et destinataires, en fonction des quantités à charger ou à décharger. En pareil cas, les délais de chargement et déchargement ne comprennent pas le temps nécessaire au déplacement entre un lieu ou emplacement de chargement ou de déchargement et le suivant. Pour les chargements partiels, un seul jour de déclaration est autorisé pour l'ensemble du chargement: celui correspondant au premier emplacement de chargement ou de déchargement. Pour les lieux de chargement et de déchargement suivants, le transporteur doit, dans toute la mesure du possible, faire une déclaration anticipée.

Pour les colis isolés, le jour de déclaration n'existe pas.

(7) Une fois écoulé le délai prévu pour le chargement, le transporteur n'est pas tenu d'attendre plus longtemps le chargement.

(8) Une fois écoulé le délai prévu pour le déchargement ou les surestaries éventuellement convenues - dans la mesure où s'est écoulé un autre délai d'attente, égal à environ la moitié du délai de déchargement prévu - le transporteur n'est pas tenu, même en l'absence de résiliation ou de mise en demeure, d'attendre plus longtemps le déchargement. Il a, en pareil cas, le droit de faire procéder lui-même au déchargement des marchandises aux frais de l'expéditeur, et de les mettre en dépôt.

10. Indemnité de surplanche

(1) Si le chargement ou le déchargement du bateau n'est achevé que postérieurement au délai prévu de chargement ou de déchargement, l'entreprise de transport a droit, même sans mise en demeure particulière, à des indemnités de surplanche, conformément aux données fournies par le moniteur des frets et tarifs de la navigation intérieure, le FTB.

11. Paiement du fret et des charges accessoires

(1) Le fret, tout comme le fret franco, comprend le transport lui-même, franco à bord ou franco-destination du bateau de navigation intérieure, et il suppose une navigation ouverte et sans entraves. Le fret est payable à l'arrivée du bateau à destination, ou dès le début du voyage, dans le cas d'un chargement franco. Toutes les charges, droits, taxes et autres charges accessoires liés au transport, ainsi que tous les coûts entraînés par la réception et / ou la livraison des marchandises - dans la mesure où le transporteur en est chargé - sont dus au moment de leur survenance ou de l'avance qui en est faite par ledit transporteur.

(2) Des surtaxes de basses eaux sont perçues selon le schéma suivant, dans l'hypothèse où rien d'autre n'a été convenu:

a) pour le trafic de navigation intérieure en aval de Cologne (inclus) et pour un niveau d'étiage mesuré à Cologne et atteignant:

1,20 m à 1,01 m:	30 %
1,00 m à 0,81 m:	40 %
0,80 m à 0,61 m:	50 %

b) pour le trafic de navigation intérieure dans les ports situés en amont de Cologne, mais aussi dans les ports de la Moselle, du Main et du Neckar, et pour un niveau d'étiage mesuré à Kaub et atteignant:

de 1,50 m à 1,36 m:	20 %
de 1,35 m à 1,21 m:	30 %
de 1,20 m à 1,06 m:	40 %
de 1,05 m à 1,01 m:	50 %
de 1,00 m à 0,81 m:	60 %

Le décompte des surtaxes de basses eaux se fait sur la base du plus bas des niveaux d'eau qui viennent d'être indiqués; il correspond à celui rencontré par le bateau transportant les marchandises entre le début du chargement et l'arrivée à destination, pour le trafic de navigation intérieure en direction des ports situés sur les affluents canalisés, jusqu'à l'entrée dans la

première écluse.

En cas d'étiage de 0,60 m ou moins, mesuré à Cologne, ou en cas d'étiage de 0,80 m ou moins, mesuré à Kaub, la surtaxe de basses eaux est convenue au cas par cas. Si l'on ne parvient pas en temps utile à un accord sur le niveau de surtaxe de basses eaux dans une telle hypothèse, il y a extinction de l'obligation de transport. Ce sont alors les dispositions du no. 12, alinéa 1 a + b, qui s'appliquent.

Pour les transports en direction ou en provenance de ports intérieurs situés en amont de Mannheim-Rheinau, l'obligation de transport de l'armateur s'éteint, dès que la profondeur navigable des eaux est inférieure à 1,50 m au point le plus bas.

(3) A défaut d'autre convention ou usage, le fret est calculé à partir du poids brut, des quantités ou des cotes mentionnés dans les documents d'affrètement. Il en est de même pour les marchandises perdues ou disparues lors d'un naufrage, ou qui ont perdu en taille ou en poids. Les clauses du type "environ" ou "inconnu" sont sans effet sur les calculs de fret. Si les cotes, poids brut et quantités de marchandises livrées sont supérieurs aux données des documents d'affrètement, le fret est calculé selon la réalité de la livraison.

(4) L'expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables du fret, du fret franco, du fret manquant, des indemnités de surplanche, des surtaxes de basses eaux, surtaxes sur le Rhin supérieur, taxes de canaux, d'écluse, de ponts et de ports, ainsi que de tous autres frais et charges accessoires résultant du contrat de charte-partie. L'expéditeur n'est en aucun cas exonéré de cette responsabilité, même par la livraison des marchandises, fût-elle non suivie de règlement. Le destinataire reprend à son compte la responsabilité solidaire, en exigeant la livraison des marchandises ou en en disposant de toute autre manière.

(5) Si la monnaie dans laquelle le fret et les charges accessoires, y compris d'éventuelles indemnités de surplanche, étaient stipulés, est dévaluée, le transporteur a le droit, soit d'exiger une rémunération augmentée d'autant, soit, au cas où les marchandises ne sont pas encore chargées, de se retirer de la charte-partie. Il en est de même si les coûts d'exploitation du transporteur ont augmenté fortement, depuis la conclusion du contrat de charte-partie.

12. Raison faisant obstacle à l'exécution ou à la poursuite du transport

(1) En cas d'empêchement durable ou passager à l'exécution ou à la poursuite d'un voyage, et sans qu'il y ait nécessairement retard, on applique les règles suivantes:

a) Si le début voyage est empêché de manière durable par le hasard, le contrat de charte-partie cesse d'être en vigueur, sans que l'une des parties ait une obligation d'indemniser l'autre.

Il convient en particulier de considérer comme empêchement durable:

- le cas où le bateau qui devait assurer le transport fait naufrage ou

est endommagé de manière telle que le voyage ne peut commencer sans d'importantes réparations du bâtiment; il convient notamment de considérer comme telle toute réparation nécessitant un déchargement complet de la cargaison;

- le cas où les marchandises à transporter disparaissent, à condition qu'elles aient été désignées spécifiquement, et non pas seulement par nature ou par catégorie, dans le contrat de charte-partie, ou que le transporteur les ait prises en charge selon les mêmes termes.

L'expéditeur doit décharger les marchandises déjà chargées dans un délai raisonnable et à ses frais. Le transporteur a droit au remboursement des frais exposés pour préparer le voyage, jusqu'à l'apparition de l'obstacle durable.

b) Si la poursuite du voyage est empêchée durablement par le hasard, le contrat de charte-partie cesse d'être en vigueur, avec cette réserve qu'il convient de payer le fret correspondant à la partie du voyage déjà effectuée. Pour le reste, ce sont les dispositions inscrites en a) qui s'appliquent comme il convient.

c) Si le début ou la poursuite du voyage sont empêchés passagèrement, il convient de payer les indemnités de surplanche, conformément au § 10, pour chaque journée d'empêchement, depuis le début de celui-ci jusqu'à la reprise du voyage. Sauf en cas de mise en magasin pour l'hiver, le transporteur et l'expéditeur ont le droit, dans les 7 jours de l'apparition ou de l'élimination de l'obstacle momentané, de se retirer du contrat de charte-partie. Sans préjudice des indemnités de surplanche cumulées jusqu'à ce moment, il convient de régler au transporteur, en cas de retrait, les frais de préparation du voyage, les frais de nouveau déchargement éventuel et le fret correspondant à la partie du voyage déjà effectuée. Pendant la durée de l'empêchement momentané, le transporteur n'est pas tenu d'accepter de nouvelles marchandises.

d) S'il n'est pas livré de chargement avant la fin du délai prévu pour le chargement, sans que le hasard y soit pour rien, ou si l'expéditeur se retire du contrat de charte-partie avant le début du voyage, le transporteur a droit à la moitié du fret stipulé jusqu'au lieu de destination. Pour le reste, ce sont les dispositions inscrites au dernier alinéa du point a) précédent qui s'appliquent ainsi qu'il convient.

e) Si les marchandises ne sont livrées que partiellement avant le début du voyage, le transporteur a droit à la totalité du fret stipulé jusqu'au lieu de destination.

(2) Est considéré comme hasard au sens du présent paragraphe tout événement dans la survenance duquel ni le transporteur, ni l'expéditeur ni le destinataire n'ont aucune responsabilité.

(3) Le retrait du contrat de charte-partie ou la cessation de sa validité au sens de l'alinéa 1 précédent se limitent, en cas de contrats consécutifs, à chaque voyage particulier.

(4) Si, après le début du voyage, un nouveau déchargement des marchandises est exigé avant l'arrivée au lieu de destination, le transporteur a droit à la totalité du fret stipulé jusqu'au lieu de destination.

(5) Le transporteur ne doit accepter le redéchargement dans le port de chargement ou dans un port intermédiaire que si les marchandises sont à portée de main et s'il existe une possibilité de déchargement sans risque ni inconvénient pour le bateau et le reste de la cargaison. Dans tous les cas où intervient un déchargement avant le port de destination, le transporteur a, sans préjudice d'autres prérogatives, droit au remboursement des frais et dépenses liées au déchargement supplémentaire.

(6) En cas de risque de crue ou de gel, c'est au transporteur qu'il appartient de décider s'il entreprend ou poursuit le voyage, et à quelles conditions.

13. Droit de rétention et de gage

(1) Le transporteur est titulaire, en raison de toutes les créances motivées par le contrat de charte-partie - notamment les frais de transport, indemnités de surplanche, et autres frais, mais aussi les avances consenties sur les marchandises - un droit de rétention, de garde ou de gage sur les marchandises, les documents d'affrètement et tous autres documents concernant les marchandises. De tels droits de rétention et de gage s'étendent également aux engagements du transporteur résultant d'actes juridiques différents ou antérieurs.

(2) Les droits précisés à l'alinéa 1 précédent naissent également en cas de livraison franco des marchandises, dans la mesure où l'expéditeur n'a pas réglé les titres de créance attachés aux marchandises, ou si certains droits n'ont pris naissance qu'après le début du voyage, notamment des indemnités de surplanche, suppléments de fret, dépenses supplémentaires, droits de douane, frais, débours, etc.

14. Responsabilité du transporteur

Le transporteur répond du dommage né de la perte ou de la détérioration des marchandises entre leur prise en charge à bord du bateau et le début du déchargement, à la seule condition qu'il y ait faute de sa part ou faute intentionnelle de ses employés et de toutes autres personnes dont il utilise les services pour exécuter ses obligations aux termes du contrat de charte-partie.

15. Exclusion de responsabilité

(1) Le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que la perte ou la détérioration des marchandises a été causée par une faute de conduite ou d'utilisation du bateau (remorqueurs et pousseurs compris), commise par le commandant du bateau ou une autre personne en service sur le bateau (remorqueurs et pousseurs compris), ou par une faute dans la composition des

convois remorqués ou poussés.

(2) Le transporteur n'est pas responsable du dommage causé aux marchandises par un sauvetage, une assistance ou autre secours ou tentative de sauver des vies humaines ou des biens.

(3) La responsabilité du transporteur est exclue si la perte ou la détérioration des marchandises proviennent du mauvais état du bateau (remorqueurs et pousseurs inclus) et de ses machines et accessoires, ou encore des installations de chargement et de déchargement, ce mauvais état n'ayant pu être détecté avant le début du voyage, malgré les diligences normales du transporteur.

16. Cas particuliers d'exclusion de la responsabilité

(1)

a) Concernant les marchandises chargées sur le pont, d'accord avec l'expéditeur ou selon les usages de la navigation, ou transportées sur des navires dépourvus de pont,

le transporteur n'est pas responsable du dommage né du risque inhérent à cette méthode de transport.

b) Concernant les marchandises, qui, bien que leur nature exige un emballage de protection contre la perte ou la détérioration pendant le transport, ont été remises non emballées ou insuffisamment emballées,

le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant du risque inhérent à l'absence ou à la nature défectueuse de l'emballage.

c) Concernant les marchandises dont le chargement et le déchargement est effectué par l'expéditeur ou le destinataire,

le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant du risque inhérent au chargement et au déchargement ou à un chargement défectueux.

d) Concernant les marchandises qui, du fait de leur constitution naturelle spécifique, sont exposées à un risque particulier de perte, de réduction de poids, ou de détérioration - notamment de bris, déformation, bosses, détachement sous forme d'éclats, égratignures, rouille, oxydation, détérioration interne, moisissure, fuites, auto-allumage, dessèchement, évaporation, fermentation, pourrissement, prise d'odeur, transformation en poussière, dispersion ou mélange,

le transporteur n'est pas responsable du dommage né de ce risque.

e) Concernant les animaux vivants,

le transporteur n'est pas responsable du dommage né des risques inhérents au transport desdits animaux.

(2) Si un dommage est survenu, qui pouvait résulter, selon les circonstances du cas considéré, d'un risque désigné à l'alinéa 1 précédent, il est supposé, jusqu'à preuve du contraire, que le dommage est survenu par suite du risque considéré.

(3) Le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par

a) l'imprégnation d'odeurs ou d'humidité, la buée à l'intérieur du bateau, les marchandises voisines, les rats, les souris ou la vermine,

b) le feu et les facteurs météorologiques (gel, chaleur, pluie, neige, grêle),

c) les arrachements ou éclatements de sacs ou

d) les infractions à des prescriptions douanières ou autres prescriptions administratives.

Il en est de même des dommages subis par des marchandises dans des locaux scellés du navire, si les scellés sont intacts au moment de la remise.

(4) Le transporteur n'est pas non plus responsable des dommages infligés aux personnes et aux biens, nés du transport de combustibles nucléaires ou d'autres matières radioactives.

(5) Si c'est le transporteur qui assume lui-même le chargement ou le déchargement, il n'est pas responsable des dommages de marchandises par bris ou autre défaillance des outils de chargement, de déchargement et de levage de toute nature, par bris ou déchirure des emballages ni par chute des marchandises du haut des engins de levage, ou se produisant du fait des dispositifs de transbordement.

(6) Si le transporteur fait procéder au chargement ou au déchargement, il n'est responsable que du choix avisé des personnes qu'il mandate à cet effet.

(7) Si le transporteur fait acheminer tout ou partie des marchandises par un moyen de transport terrestre, il n'est responsable que du choix avisé du transporteur terrestre qu'il charge de ce travail.

17. Etendue de la responsabilité du transporteur

(1) Si le transporteur est tenu de rembourser, il doit, en cas de perte des marchandises et sous réserve de la limitation de l'alinéa 5, le faire à la valeur marchande courante et, en l'absence d'une telle valeur, à la valeur ordinaire, qu'avaient les marchandises au lieu de destination, au moment où elles auraient dû être remises. Le transporteur n'est pas responsable des dommages indirects ou consécutifs.

(2) En cas de détérioration des marchandises, il ne doit tout au plus être remboursé que la différence entre la valeur calculée dans les conditions de

l'alinéa 1 précédent et la valeur vénale des marchandises dans l'état endommagé où elles se trouvent.

(3) Dans les cas traités aux alinéas 1 et 2 précédents, il convient de déduire ce qui est économisé en droits de douane et en autres charges, par suite de la perte ou de la détérioration des marchandises.

(4) Au cas où le transporteur est responsable de la perte des marchandises, il ne l'est d'un quelconque déficit (de cotes, de poids, de quantité), que dans la mesure où ledit déficit dépasse le pourcentage convenu ou habituel, ou encore celui qui correspond à la nature des marchandises considérées. Indépendamment de cette obligation éventuelle du transporteur, plusieurs expéditeurs ou destinataires sont tenus de se répartir au prorata un tel déficit, susceptible d'être constaté sur des marchandises en vrac, qui ont été chargées à bord du même bateau ou dans la même cale.

(5) La responsabilité du transporteur est en tout cas limitée à un montant de 15 DM par 100 kg de marchandises perdues ou détériorées. Ledit transporteur ne saurait en tout cas répondre, au total et pour toutes les marchandises chargées à bord du bateau, d'un montant excédant la valeur du bateau et de ses accessoires, après survenance de l'événement ayant entraîné la détérioration. Il n'est pas dérogé aux limitations allant au-delà, sur la base du droit applicable.

18. Dommages dus à un retard; autres dommages

Le transporteur n'est responsable du dommage résultant d'un retard dans la livraison des marchandises, que si un délai de transport et de livraison a été convenu par écrit. Même dans ce cas, la responsabilité est exclue, si le transporteur prouve que le retard a un motif, pour lequel les paragraphes 14 à 16 l'exonèrent de toute responsabilité.

En cas de dommage dû à un retard ou en cas d'autres dommages non liés à la perte ni à la détérioration des marchandises, la responsabilité n'intervient qu'aux mêmes conditions et réserves qu'en cas de perte ou de détérioration. La responsabilité est en outre limitée au montant du fret dû.

19. Responsabilité pour allégation de droits extérieurs au contrat

Les dispositions concernant l'exclusion, la réduction et la limitation de la responsabilité du transporteur s'étendent également à l'invocation de droits extérieurs au contrat

20. Application de ces conditions à d'autres personnes que le transporteur

Peuvent se prévaloir des dispositions concernant l'exclusion, la réduction et la limitation de la responsabilité du transporteur, ainsi que du renversement de la charge de la preuve

a) tous les parties prenantes au transport et leurs mandataires (propriétaires de bateaux, fournisseurs d'équipements, chargeurs, transporteurs sous-traitants), si ces personnes sont responsables, selon le droit applicable, de l'armement du bâtiment, même sans être parties au contrat de transport;

b) outre le transporteur, ses employés et toutes les autres personnes qu'il utilise à l'occasion de l'exécution du contrat.

21. Nécessité de faire valoir en temps utile ses droits à remboursement

(1) Dans tous les cas, le transporteur ne peut être mis à contribution, après acceptation des marchandises par le destinataire, en raison d'un dommage, que si la constatation est faite immédiatement en cas de dommage perceptible de l'extérieur, ou dans les trois jours de l'acceptation, en cas de dommage non perceptible de l'extérieur. La nature et la forme de la déclaration de dommage et de sa constatation suivent les lois et usages commerciaux en vigueur au lieu de destination.

(2) Le transporteur ne peut se prévaloir d'une invocation tardive ou irrégulière en la forme, des droits de remboursement, s'il a lui même provoqué le dommage intentionnellement ou par suite d'une négligence grossière.

22. Prescription

(1) Toutes les revendications à l'encontre du transporteur se prescrivent par trois mois.

(2) En cas de détérioration ou de diminution quantitative, la prescription commence à la fin du jour où a eu lieu la livraison des marchandises; en cas de perte, elle commence à la fin du jour où a eu lieu la perte.

(3) Il ne peut être opéré de compensation de droits atteints par la prescription.

23. Assurance

Le transporteur n'est tenu d'assurer les marchandises que dans la mesure où existe une demande écrite express en ce sens, avec indication des marchandises, de la valeur assurée et des risques à couvrir. Des indications inexactes ou incomplètes à la commande s'imputent à la charge de celui qui a passé commande.

24. Contrat de transit et connaissance direct

En cas de contrat de transit ou de connaissance direct, le transporteur, en dehors de son obligation de transport et de sa responsabilité sur son propre parcours, est simplement chargé et tenu de remettre les marchandises au transporteur suivant, qu'il s'agisse de chemin de fer, de poids lourds, de navigation maritime ou de tout autre moyen de transport ou transporteur, sous réserve du respect des diligences normales dans le choix du transporteur suivant et de la conclusion d'un contrat d'affrètement avec l'entreprise suivante. Il a le droit de souscrire et d'approuver les conditions du

connaissance et du transport de l'entreprise précédente et suivante, ces actions étant suivie d'effet vis-à-vis de l'expéditeur, ainsi que d'établir des contre-lettres, motivées par la situation, et de recourir à la rétention des marchandises pour garantir ses propres droits, y compris en cas de livraison franco.

25. Avarie commune

Pour les avaries communes, ce sont les règles d'Anvers et Rotterdam de 1956 qui s'appliquent selon leurs libellés respectifs.

Les dispaches sont, au choix du transporteur, ouvertes par lui ou par un dispacheur désigné par lui, en un lieu déterminé par le transporteur. Dans tous les cas où la responsabilité du transporteur est exclue ou limitée, il n'encourt pas, y compris pour les risques causés par ses préposés, de responsabilité au titre des montants à verser par les participants au chargement, au titre de l'avarie commune; lesdits participants n'ont pas le droit de refuser le paiement des contributions qui leur incombent ni de les imputer sur des dommages-intérêts ou des recours invoqués par eux; de même, le droit du transporteur à indemnisation au titre de l'avarie commune demeure.

26. Tribunal compétent

Le tribunal compétent pour tous litiges est celui de Dortmund, siège de la succursale principale du transporteur. Le transporteur est cependant libre d'intenter également une action contre l'expéditeur ou le destinataire au domicile de ces derniers.
