



Conditions générales relatives au transport de  
marchandises par voies d'eau intérieures en un voyage  
'BV 2016' [conditions d'affrètement 2016]

**Stichting Vervoeradres, créé en 1946, réunit :**

**evofenedex**, l'organisation patronale du secteur de la logistique et du transport

**CBRB**, Bureau pour la navigation intérieure

**Koninklijke BLN-Schuttevaer**, organisation nationale représentative pour la navigation intérieure

**Transport en Logistiek Nederland**, l'organisation patronale du transport de marchandises

© 2019, **Stichting Vervoeradres**

Rien dans cette publication ne peut être reproduit et (ou) rendu public par impression, photocopie, microfilm ou de toute autre manière, sans l'autorisation préalable de l'éditeur.

## Table de content

1	<b>Définitions</b>	2
2	<b>Clauses relatives au Contrat de transport et à la Charte-partie</b>	3
3	<b>Expéditeur et Transporteur</b>	4
4	<b>Les marchandises (qualification)</b>	4
5	<b>Exigences convenues relatives au bateau mis à disposition</b>	5
6	<b>Le bateau mis à disposition en vue de l'exécution du Contrat de transport</b>	5
7	<b>Localités de chargement et de déchargement, Lieux de chargement et déchargement et date et heure demandées</b>	6
8	<b>Règles portuaires</b>	7
9	<b>Planification opérationnelle</b>	7
10	<b>Dénonciation du Contrat de transport ; commencement du voyage</b>	8
11	<b>Chargement et déchargement</b>	9
12	<b>Durée de chargement et de déchargement, indemnisation des frais de surestarie et surestarie</b>	10
13	<b>Préparation du voyage</b>	10
14	<b>Survenance d'obstructions et restrictions anormales à une navigation sans entraves</b>	11
15	<b>Basses eaux</b>	11
16	<b>Aspects financiers</b>	12
17	<b>Préjudice et responsabilité</b>	13
18	<b>Droit de rétention</b>	14
19	<b>Assurance</b>	14
20	<b>Autres dispositions</b>	14
	<b>Annexe (Modèle)</b>	16

## 1 Définitions

1.1 Les définitions suivantes sont conformes à la Convention de Budapest relative au transport de marchandises en navigation intérieure ; Budapest, 22 juin 2001 :

- **Transporteur ;**
- **Transporteur substitué ;**
- **Expéditeur ;**
- **Destinataire ;**
- **Document de transport ;**
- **Marchandises ;**
- **Par écrit.**

1.2 Sont applicables en sus de l'article 1.1 les définitions suivantes :

**Route d'arrivée :** les voies d'eau intérieures devant être empruntées pour atteindre le Lieu de chargement.

**Accord ADN :** accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, Genève, 26 mai 2000, ainsi que les règlements et prescriptions en vigueur rédigés en annexe ou en vertu de cet accord aux fins de le préciser.

**Convention CDNI :** convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, Strasbourg, 9 septembre 1996, ainsi que les règlements et prescriptions en vigueur établis en annexe ou en vertu de cette convention aux fins de la préciser.

**Charte-partie :** écrit constatant le Contrat de transport.

**Convention CMNI :** Convention de Budapest relative au transport de marchandises en navigation intérieure ; Budapest, 22 juin 2001.

**ENI :** numéro européen d'identification des bateaux navigant sur les eaux intérieures, Genève, 11-13 octobre 2006.

**EURAL :** liste européenne des déchets.

**GMP+ :** référentiel élaboré par GMP+ International garantissant la sécurité sanitaire des aliments pour animaux.

**Localités de chargement et de déchargement :** commune, ou subdivision de cette commune, où le chargement, respectivement le déchargement doit être effectué.

**Lieux de chargement et déchargement :** emplacement spécifié dans la Localité de chargement, respectivement de déchargement, où le chargement, respectivement le déchargement doit être effectué.

**Modèle :** exemple de charte-partie joint en annexe aux conditions d'affrètement BV 2016, dont la forme peut être modifiée.

**NVWA :** Autorité néerlandaise de sécurité des produits alimentaires et non alimentaires.

**NSTR :** Nomenclature européenne des marchandises pour les statistiques de transports, 1er janvier 1967.

**Surestarie** : temps à l'issue du délai de chargement ou de déchargement pendant lequel l'Expéditeur est en droit, contre paiement des frais de surestarie, de retenir le Bateau pour le chargement, l'arrimage et le calage, respectivement le déchargement des marchandises.

**Force majeure** : circonstances qu'une partie vigilante n'a pu éviter et dont elle n'a pu empêcher les conséquences.

**Parties** : Expéditeur et Transporteur conjointement ; Partie : l'un d'entre eux.

**Bateau** : bateau mis à disposition pour l'exécution du Contrat de transport.

**Route de navigation** : voies d'eau intérieures empruntées entre le Lieu de chargement et le Lieu de déchargement.

**Champ** : champ à renseigner du Modèle.

**Contrat de transport** : contrat tel que visé au premier alinéa de l'article 1 de la convention CNMI, relatif au transport de marchandises par voies d'eau intérieures en un seul voyage régi par les conditions d'affrètement BV 2016.

## 2 Clauses relatives au Contrat de transport et à la Charte-partie

- 2.1 Le Contrat de transport est régi par le droit néerlandais.
- 2.2 Quand la convention CMNI ne s'applique pas de son chef au Contrat de transport il est convenu, par la mise en œuvre de l'article 8:889, premier alinéa du Code civil [néerlandais], que les dispositions de ladite convention sont applicables au Contrat de transport.
- 2.3 Des conditions en complément des conditions BV 2016 ou s'y substituant peuvent être incluses dans le Contrat de transport.
- 2.4 Dans l'hypothèse où l'une des clauses du Contrat de transport ou des conditions BV 2016 s'avèrerait contraire aux dispositions impératives contenues dans la convention CMNI ou la loi néerlandaise, les clauses restantes demeureront applicables et en ce qui concerne la clause contraire, les Parties conviendront de bonne foi d'une clause juridiquement admissible qui est autant que possible équivalente à la clause contraire. Nonobstant l'obligation pour chacune des Parties visée à la phrase précédente, aucune d'elles ne sera tenue à l'égard de l'autre Partie des paiements, frais ou dommages résultant d'un manquement dans l'exécution d'une obligation quelconque au titre du Contrat de transport dans la mesure où un tel manquement est dû à la clause contraire.
- 2.5 En cas de contradiction ou incohérence entre les clauses du Contrat de transport et (1) les conditions BV 2016, ou (2) d'autres réglementations applicables non impératives juridiquement, les clauses contenues dans le Contrat de transport prévalent.
- 2.6 La Charte-partie comprend tout ce dont les Parties ont convenu concernant le voyage lors de la conclusion du Contrat de transport. Elle remplace tout accord et contrat antérieur Par écrit ou verbal que les Parties ont passé relativement au voyage.

### **3 Expéditeur et Transporteur**

- 3.1 Les coordonnées de l'Expéditeur, nom, adresse, données de contact et bancaires, sont mentionnées dans la Charte-partie (Champ 1 du Modèle), ainsi que la personne signant la Charte qui le représente valablement (Champ 22 du Modèle).
- 3.2 Les coordonnées du Transporteur, nom, adresse, données de contact et bancaires, sont mentionnées dans la Charte-partie (Champ 2 du Modèle), ainsi que la personne signant la Charte qui le représente valablement (Champ 23 du Modèle).
- 3.3 Si les marchandises sont des denrées alimentaires ou des matières premières destinées à l'alimentation animale, le Transporteur garantit (1) être inscrit au registre considéré de la NVWA et (2) répondre aux prescriptions GMP+. Il mentionne ses numéros d'immatriculation (1) et (2) dans la Charte-partie (Champ 13c du Modèle).
- 3.4 Si les Marchandises sont un déchet, l'Expéditeur et le Transporteur mentionnent dans la Charte-partie leur code d'enregistrement pour le transport, la collecte, le négoce ou le courtage de déchets (Champ 13d du Modèle).

### **4 Les marchandises (qualification)**

- 4.1 L'Expéditeur mentionne dans la Charte-partie la description précise des Marchandises, la référence NSTR correspondante et l'unité de transport ('vrac', en précisant la densité en vrac, 'conteneur', 'palette', etc.) (Champs 3a, 3b et 3c du Modèle).
- 4.2 Si, en application de la convention CDNI, de l'eau de lavage contenant des résidus de cargaison doit être déposée dans une station de réception visée dans ladite convention, l'Expéditeur mentionne le code EURAL correspondant dans la Charte-partie (Champ 13b du Modèle).
- 4.3 Si les Marchandises sont des déchets, l'Expéditeur mentionne dans la Charte-partie le code EURAL correspondant (Champ 13d du Modèle).
- 4.4 Si les Marchandises sont des marchandises dangereuses au sens de l'accord ADN, l'Expéditeur mentionne dans la Charte-partie les informations suivantes (Champs 13e du Modèle) : le numéro ONU, la dénomination, le code de classification et groupe d'emballage.
- 4.5 Lorsque la nature des Marchandises l'exige, l'Expéditeur mentionne dans la Charte-partie (Champ 13f du Modèle) les mesures préventives particulières en ce qui concerne l'environnement, les conditions de travail ou le Bateau qui ne figurent pas dans les réglementations administratives.
- 4.6 Lorsque la législation ou les prescriptions des autorités portuaires ou administrant les voies de navigation imposent au Transporteur de fournir des indications sur les Marchandises chargées à bord du Bateau, celui-ci il fournit ces indications avec précision, en se fondant sur les données que l'Expéditeurs lui a fournies. Le Transporteur transmet à l'Expéditeur les autres questions qui lui sont adressées concernant les Marchandises chargées à bord du Bateau.

## **5 Exigences convenues relatives au bateau mis à disposition**

- 5.1 La capacité de port en lourd convenue à mettre à disposition par le Transporteur est mentionnée dans la Charte-partie (Champ 4b du Modèle).
- 5.2 Lorsque la densité en vrac des Marchandises est inférieure à 1000 kg/m<sup>3</sup> et que pour cette raison, en complément de l'article 5.1, il a été également convenu du volume en cale ou citernes de cargaison à mettre à disposition par le Transporteur, ce volume est mentionné dans la Charte-partie (Champ 4c du Modèle).
- 5.3 Les cales du Bateau doivent être fermées de manière étanche, à moins que le transport en cales ouvertes ou en pontée soit conforme aux usages du commerce. Le cas échéant, une convention contraire entre les Parties sera mentionnée dans la Charte-partie (Champ 4d du Modèle).
- 5.4 Les exigences convenues auxquelles les cales ou citernes de cargaison doivent répondre (type, configuration, couverture) sont mentionnées dans la Charte-partie (Champ 4 du Modèle).
- 5.5 Les alinéas suivants s'appliquent à l'état de propreté de la cale ou des citernes de cargaison.
- 1 Si des exigences plus étendues que le standard de déchargement prescrit dans la convention CDNI ont été convenues à l'égard ou en lien avec l'état de propreté de la cale ou des citernes de cargaison, ces exigences sont mentionnées dans la Charte-partie (Champs 14a et 14b du Modèle).
  - 2 Si un transport exclusif tel que visé à l'article 5.1, lettre a, annexe 2 de la Convention CDNI est convenu, (1) le Transporteur garantit que le transport exclusif est applicable au transport objet du Contrat de transport et (2) le mentionne dans la Charte-partie (Champ 14c du Modèle).
- 5.6 Le cas échéant, les autres exigences convenues à l'égard du Bateau sont mentionnées dans la Charte-partie (Champ 4e du Modèle).
- 5.7 Le Transporteur peut mettre à disposition un Bateau d'une plus grande capacité de port en lourd ou d'une plus grande capacité en cale que visé aux articles 5.1 et 5.2 respectivement, à condition (1) que cela ne nuise pas à la position de l'Expéditeur et (2) que le Transporteur l'indemnise des frais et du dommage qui en résultent.
- 5.8 L'Expéditeur peut charger 2,5 % de Marchandises en moins que prévu aux articles 5.1 et 5.2 ou 2,5 % en plus. Dans ce dernier cas, dans la mesure où cela n'est pas contraire aux réglementations des autorités et ne compromet pas la sécurité du Bateau, ni la navigation.

## **6 Le bateau mis à disposition en vue de l'exécution du Contrat de transport**

- 6.1 Si les Parties ont convenu l'affrètement d'un bateau déterminé, le nom et le numéro du Bateau sont mentionnés dans la Charte-partie (Champ 4a du Modèle), sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent article.
- 6.2 Le Transporteur garantit que le Bateau satisfait aux exigences énoncées aux articles 5.1 à 5.6 inclus, sous réserve des dispositions de l'article 15.1.
- 6.3 Si le Transporteur manque à ses obligations telles que visées à l'article 3.3 de la convention CMNI, l'Expéditeur a la faculté de dénoncer le Contrat de transport jusqu'au départ du voyage sans être tenu à un dédommagement quelconque ; le Transporteur est tenu vis-à-vis de l'Expéditeur de le dédommager du préjudice subi.

Le Transporteur peut s'acquitter de l'obligation de dédommagement susmentionnée en mettant à disposition un autre Bateau, qui soit adéquat, à condition que :

- Cela ne nuise pas à la position de l'Expéditeur et que le Transporteur l'indemnise des frais et du dommage qui en résultent et ;
- L'Expéditeur y consente si l'affrètement d'un bateau déterminé a été convenu.

6.4 L'article 6.3 s'applique par analogie si le Bateau ne satisfait pas aux exigences énoncées aux articles 5.1 à 5.6 inclus.

6.5 Si l'état de propreté de la cale ne satisfait pas au standard de déchargement prescrit par la convention CDNI, le Transporteur peut également répondre à l'obligation de dédommagement qui lui incombe en mettant la cale dans l'état prescrit, à condition (1) que cela ne nuise pas à la position de l'Expéditeur et (2) que le Transporteur l'indemnise des frais et du dommage qui en résultent.

6.6 L'article 6.5 s'applique par analogie lorsque la cale du Bateau n'est pas dans l'état de propreté requis visé à l'article 5.5.

6.7 Les paragraphes 6.5 et 6.6 sont applicables par analogie aux citernes de cargaisons du Bateau.

6.8 Si (1) les Marchandises sont des denrées alimentaires ou des matières premières destinées à l'alimentation animale et (2) que les Parties ont convenu l'affrètement d'un bateau déterminé, le Transporteur mentionne dans la Charte-partie (Champ 13c du Modèle) les trois cargaisons précédentes du Bateau.

## **7 Localités de chargement et de déchargement, Lieux de chargement et déchargement et date et heure demandées**

7.1 Les Localités de chargement et de déchargement sont précisées dans la Charte-partie (Champs 5 et 6 du Modèle). L'Expéditeur peut en mentionner les données de contact.

7.2 L'Expéditeur peut préciser le Lieu de chargement ou de déchargement dans la Charte-partie (Champs 5 et 6 du Modèle), sans toutefois être tenu de le faire.

7.3 Si le Lieu de chargement ou de déchargement est précisé dans la Charte-partie, l'Expéditeur est autorisé à indiquer ultérieurement un Lieu de chargement ou de déchargement, auquel cas l'article 7.4 est applicable par analogie.

7.4 Si le Lieu de chargement ou de déchargement n'est pas précisé dans la Charte-partie, l'Expéditeur indique ultérieurement le Lieu de chargement ou de déchargement final, il garantit que :

- Le Lieu de chargement ou de déchargement indiqué est accessible au sein de la Localité de chargement, respectivement de déchargement ;
- La navigation au sein de la Localité de chargement ou de déchargement ne demande pas plus de temps qu'il n'est raisonnable pour la navigation au sein de ces localités et ;
- Ces indications sont données en temps opportun, de façon à ce que le Bateau ne subisse pas de retard.

7.5 Le Transporteur fournit à l'Expéditeur les renseignements nécessaires afin que ce dernier soit en mesure de répondre à l'article 7.4.

- 7.6 Dans l'hypothèse où l'Expéditeur ne satisferait pas aux dispositions de l'article 7.4, le règlement visé à l'article 12.1 sera appliqué comme si l'Expéditeur avait effectivement répondu aux dispositions de l'article 7.4.
- 7.7 Dans l'hypothèse où le Transporteur ne répondrait pas aux dispositions de l'article 7.5, le règlement visé à l'article 12.1 sera appliqué.
- 7.8 L'Expéditeur garantit que le Bateau peut être amarré, mouillé et appareillé en sécurité sur les Lieux de chargement et déchargement.
- 7.9 Lorsqu'un connaissance tel que visé à l'article 13 de la convention CMNI est remis et que le titulaire visé à l'article 8:940, premier alinéa, du Code civil [néerlandais] fait usage de son droit de désigner le Lieu de déchargement, les dispositions de l'article 7.3 à 7.8 incluses concernent ledit titulaire.
- 7.10 S'il a été convenu d'une heure à laquelle le Bateau doit être prêt à charger au Lieu de chargement, ceci est mentionné dans la Charte-partie (Champ 7 du Modèle). Une éventuelle réserve faite à ce sujet est également mentionnée dans la Charte-partie (Champ 7 du Modèle).
- 7.11 S'il a été convenu d'une heure à laquelle le Bateau doit être prêt à décharger au Lieu de déchargement, ceci est mentionné dans la Charte-partie (Champ 8 du Modèle). Une éventuelle réserve faite à ce sujet est également mentionnée dans la Charte-partie (Champ 8 du Modèle).

## **8 Règles portuaires**

- 8.1 Dans le présent article est entendu par Règles portuaires, à l'exclusion de règlements de nature différente, les règlements portuaires et prescriptions nautiques en vigueur relatifs à la sécurité et à la sûreté aux Lieux de chargement et de déchargement.
- 8.2 Par Règles portuaires publiques sont entendues dans le présent article les Règles portuaires librement accessibles au public de manière simple, par exemple sur l'Internet.
- 8.3 Les Règles portuaires publiques sont réputées être à la disposition du Transporteur. Dans la mesure où les Règles portuaires ne sont pas publiques, il incombe à l'Expéditeur de (1) le préciser dans la Charte-partie (Champ 15a du Modèle) et (2) de les mettre à disposition du Transporteur en temps opportun. Au besoin, le Transporteur rappelle à l'Expéditeur le point (2) de la phrase précédente.
- 8.4 Le Transporteur observe strictement les Règles portuaires à sa disposition.
- 8.5 Le Transporteur suit les instructions données par les fonctionnaires compétents dans le cadre des Règles portuaires.
- 8.6 Si les Parties se sont accordées sur les Règles portuaires ou en ont précisé l'interprétation, ces accords sont mentionnés dans la Charte-partie (Champ 15b du Modèle).

## **9 Planification opérationnelle**

- 9.1 En relation avec le Contrat de transport et immédiatement après sa conclusion, les Parties planifient en bonne concertation mutuelle les opérations à effectuer (arrivée au lieu de chargement, chargement, navigation, déchargement).

Essentielle dans ce cadre est l'heure à laquelle (1) le Bateau est prêt à charger dans le Port de chargement, (2) le chargement est terminé, (3) le Bateau est prêt à décharger dans le Port de déchargement et (4) le déchargement est terminé.

- 9.2 Si l'une des Parties a des indications ou constate que les activités visées à l'article 9.1 se déroulent (ou se dérouleront) autrement que prévu selon la planification opérationnelle, elle entre en concertation avec l'autre Partie en vue de fixer un planning révisé.
- 9.3 Les personnes à contacter, chargées d'établir, le cas échéant, de réviser, la planification opérationnelle sont mentionnées dans la Charte-partie (Champs 1 et 2 du Modèle).
- 9.4 La planification opérationnelle ne se substitue pas aux dispositions de l'article 12 concernant - entre autres - le délai de chargement et de déchargement.

## **10 Dénonciation du Contrat de transport ; commencement du voyage**

- 10.1 L'Expéditeur peut dénoncer le Contrat de transport Par écrit tant que des Marchandises n'ont pas été chargées. Il doit dans ce cas au Transporteur une indemnité d'annulation telle que visée à l'article 10.8.
- 10.2 Le Transporteur peut dénoncer le Contrat de transport Par écrit si les Marchandises ne sont pas encore chargées à l'issue de la Surestarie suivant le délai de chargement. S'il fait usage de cette faculté, l'Expéditeur lui doit une indemnité d'annulation telle que visée à l'article 10.8.
- 10.3 L'Expéditeur peut (1) décharger sur le Lieu de chargement ou, si cela n'est pas possible à ce lieu, à proximité du Lieu de chargement, les Marchandises chargées et (2) dénoncer le Contrat de transport Par écrit à l'achèvement du déchargement. Il doit dans ce cas au Transporteur une indemnité d'annulation telle que visée à l'article 10.8, majorée du dédommagement de l'immobilisation et autres dépenses que ce déchargement a occasionnées au Transporteur.
- 10.4 L'Expéditeur peut donner ordre au Transporteur de commencer le voyage, également lorsque le poids des Marchandises chargées est inférieur à 97,5% de la capacité de port en lourd convenue visée à l'article 5.1.
- 10.5 Le Transporteur peut commencer le voyage lorsqu'à l'issue de la Surestarie qui suit le délai de chargement, le poids des Marchandises chargées est, du fait de l'Expéditeur, inférieur à 97,5 % de la capacité de port en lourd convenue visée à l'article 5.1, les points suivants étant alors applicables.
- 1 Le Transporteur informe l'Expéditeur Par écrit au moins 48 heures à l'avance de l'heure à laquelle il entend user de sa faculté telle que visée en début de l'article 10.5.
  - 2 Le Transporteur n'est pas autorisé à commencer le voyage avant l'heure visée au point 1.
  - 3 Le Transporteur n'est pas autorisé à commencer le voyage si l'Expéditeur l'a avisé Par écrit, dans le délai précisé au point 1, qu'il fait usage de l'article 10.3 et a procédé au déchargement dans ce délai.
- 10.6 Les articles 10.2 et 10.5 ne s'appliquent pas lorsque le règlement visé à l'article 12.1 contient des dispositions concernant l'indemnité à l'issue de la Surestarie.
- 10.7 Si en conséquence des articles 10.3 à 10.5 inclus, le départ du Bateau exige le réarrimage des Marchandises déjà chargées, l'Expéditeur est tenu de procéder à ce réarrimage.

10.8 L'indemnité d'annulation visée au présent article se monte à la somme des montants suivants :

- Un tiers du tarif de fret convenu, calculé en fonction de la capacité de port lourd convenue ou, le cas échéant, un même pourcentage du prix bout en bout convenu ;
- Les frais de surestaries à proportion du délai de déchargement écoulé conformément au règlement visé à l'article 12.1 ;
- L'indemnité de surestarie due conformément au règlement visé à l'article 12.1.

## **11 Chargement et déchargement**

11.1 Vis-à-vis du Transporteur, l'Expéditeur est tenu de charger, d'arrimer et de caler les Marchandises et le Destinataire de décharger les Marchandises, sauf convention contraire, auquel cas cela est mentionné dans la Charte-partie (Champ 16 du Modèle). Le Transporteur met à disposition du Destinataire le dispositif de pompage de déchargement du Bateau pour le déchargement de liquides.

11.2 Les articles 3.5 et 6.4 de la convention CMNI sont applicables par analogie au déchargement.

11.3 Si les Parties conviennent que la masse ou le volume exceptionnel de l'unité de transport visée à l'article 4.1 nécessite un plan adapté pour le chargement, le calage ou le déchargement, les points qui suivent sont applicables.

- 1 S'il existe à la conclusion du Contrat de transport, un plan approuvé par les deux Parties, ceci est mentionné dans la Charte-partie (Champ 13a du Modèle).
- 2 S'il n'existe pas à la conclusion du Contrat de transport un plan approuvé par les deux Parties, il est mentionné dans la Charte-partie laquelle dresse le plan (Champ 13a du Modèle), qui doit être approuvé par l'autre Partie, laquelle ne refusera pas son agrément pour des motifs injustifiés.

11.4 L'Expéditeur, le Transporteur et le Destinataire peuvent donner des consignes de chargement, d'arrimage, de calage et de déchargement des Marchandises comme énoncé dans les paragraphes suivants. Ces consignes sont suivies par celui à qui elles sont adressées, à moins qu'il ne puisse être raisonnablement attendu de celui-ci qu'il les suive. Les consignes visées au point 1 prévalent.

- 1 Le Transporteur peut donner à l'Expéditeur et au Destinataire des consignes relatives à la sécurité du Bateau et du transport.
- 2 L'Expéditeur et le Destinataire peuvent donner au Transporteur des consignes relatives au Bateau, en vue d'effectuer les activités visées au début du présent paragraphe de cet article.
- 3 L'Expéditeur et le Destinataire peuvent donner au Transporteur des consignes relatives au Bateau, en vue de prévenir ou limiter l'endommagement ou la perte de Marchandises à bord du Bateau.

11.5 Dès le début du chargement jusqu'à l'instant de prise en charge des Marchandises par le Transporteur, celui-ci veille raisonnablement, conformément aux usages dans la navigation intérieure, à prévenir ou limiter les dommages ou la perte de Marchandises à bord du Bateau.

11.6 Dès l'instant de la livraison des Marchandises par le Transporteur jusqu'à l'achèvement du déchargement, l'article 11.5 est applicable par analogie.

11.7 Si le Bateau n'a pas été mis dans l'état de propreté convenu à l'issue du déchargement conformément au paragraphe 1 de l'article 5.5, le Transporteur en informe l'Expéditeur dans les meilleurs délais et s'informe de la marche à suivre. L'Article 7.04, paragraphe 4 du règlement d'application contenu dans la Convention CDNI est applicable par analogie, étant entendu que les frais occasionnés sont à la charge de l'Expéditeur.

## **12 Durée de chargement et de déchargement, indemnisation des frais de surestarie et surestarie**

- 12.1 Le règlement convenu relativement au délai de chargement et de déchargement, l'indemnisation des frais de surestarie et - le cas échéant - la Surestarie est mentionné dans la Charte-partie (respectivement Champs 9a et 10a du Modèle). Les dérogations au règlement considéré dont il a été éventuellement convenu sont mentionnées dans la Charte-partie (respectivement Champs 9b et 10b du Modèle).
- 12.2 La Surestarie sur le Lieu de chargement, respectivement de déchargement est de 96 heures, à moins que le règlement visé à l'article 12.1 ne contienne des dispositions contraires concernant la Surestarie ou qu'une autre durée n'ait été convenue, auquel cas la Surestarie sera mentionnée dans la Charte-partie (respectivement Champs 9d et 10d du Modèle).
- 12.3 Si le règlement convenu visé à l'article 12.1 ne contient pas de dispositions sur l'indemnité à l'issue de la Surestarie, l'Expéditeur est tenu d'indemniser le Transporteur du dommage occasionné en cas de dépassement de la Surestarie. Le montant de cette indemnité ne sera pas inférieur aux frais de surestarie correspondant à la durée de ce dépassement selon le règlement visé.

## **13 Préparation du voyage**

- 13.1 Le Transporteur décide de la Route d'arrivée, de la Route de navigation et de la sûreté du transport. S'il a été convenu d'un point de passage déterminé de la Route de navigation, ceci est mentionné dans la Charte-partie (Champ 12 du Modèle).
- 13.2 Le Transporteur satisfait aux alinéas suivants lors de la conclusion du Contrat de transport, dans la mesure où il a connaissance des circonstances citées à ces alinéas ou dans la mesure où un transporteur compétent peut en avoir connaissance.
- 1 Le Transporteur tient compte des obstructions existantes et futures connues ou restrictions anormales à une navigation sans entraves sur la Route d'arrivée et la Route de navigation.
  - 2 Le Transporteur mentionne dans la Charte-partie (Champ 17 du Modèle) la possibilité réelle d'une obstruction ou d'une restriction anormale à une navigation sans entraves sur la Route d'arrivée ou la Route de navigation.
- 13.3 Préalablement à la conclusion du Contrat de transport, l'Expéditeur informe le Transporteur Par écrit des circonstances visées à l'article 13.2 dont il a ou peut avoir connaissance compte tenu de la nature de ses activités professionnelles et des connaissances qu'il est présumé posséder du fait de ces activités. Si, à la conclusion du Contrat de transport, l'Expéditeur engage un courtier d'affrètement qui n'est pas Partie au Contrat de transport visé, est également entendu par « connaissances qu'il est présumé posséder » les connaissances dont ce courtier dispose ou dont il peut disposer en qualité de courtier d'affrètement compétent.
- 13.4 Les arrangements spécifiques éventuellement convenus par les Parties en raison de l'article 13.2 sont mentionnés dans la Charte-partie (Champ 17 du Modèle).
- 13.5 Si la Charte-partie ne mentionne pas de Lieu de chargement, ni de Lieu de déchargement, les articles 13.2 et 13.3 ne s'appliquent pas aux voies d'eau empruntées au sein de la Localité de chargement, respectivement de la Localité de déchargement.

## 14 Survenance d'obstructions et restrictions anormales à une navigation sans entraves

- 14.1 Est entendu dans le présent article par Devoir de vigilance du Transporteur ce que prévoit l'article 13.2 et par celui de l'Expéditeur ce que prévoit l'article 13.3, pour les deux Parties en lien avec l'article 13.5.
- 14.2 Est entendu dans le présent article par Obstacle une obstruction ou restriction anormale à une navigation sans entraves sur la Route d'arrivée ou la Route de navigation annoncée après la conclusion du Contrat de transport, empêchant raisonnablement le Transporteur d'exécuter son obligation de transport.
- 14.3 Dans l'hypothèse où un Obstacle serait annoncé et que les deux Parties ont rempli leur Devoir de vigilance, chacune des Parties a la faculté de dénoncer le Contrat de transport tant que les Marchandises n'ont pas été chargées, à condition que la nature et la gravité de l'Obstacle en justifie la résiliation. Les points suivants sont dès lors applicables.
- 1 Si l'une des Parties dénonce le Contrat de transport, celle-ci perd son droit éventuel à une indemnisation du dommage occasionné par l'Obstacle.
  - 2 Si l'Expéditeur dénonce le Contrat de transport, il est tenu de compenser le délai de chargement écoulé après l'annonce de l'Obstacle jusqu'au moment de la résiliation du contrat selon les surestaries visées à l'article 12.1, et - en cas de dépassement du délai de chargement - de rembourser les frais de surestaries visée à l'article susmentionné jusqu'au moment de la résiliation du contrat.
  - 3 Le Transporteur n'est pas tenu à un dédommagement quelconque s'il dénonce le Contrat de transport.
- 14.4 Dans l'hypothèse où un Obstacle serait annoncé lors ou après le début du chargement et que les deux Parties ont rempli leur Devoir de vigilance, elles décident en bonne concertation { 1 } de la solution la moins défavorable à apporter à la situation se présentant et { 2 } de la compensation mutuelle des frais et dommages subis selon les critères de la raison et de l'équité.
- 14.5 Si un Obstacle est annoncé et que l'une des Parties n'a pas rempli son Devoir de vigilance alors que l'autre Partie l'a effectivement rempli, l'autre Partie peut dénoncer le Contrat de transport, à condition que la nature et la gravité de l'Obstacle le justifient. Elle n'est pas alors tenue à un dédommagement quelconque et conserve son droit à une indemnisation du préjudice subi.
- 14.6 Le préjudice mentionné à l'article 14.5 se limite au montant de fret visé aux articles 16.2 et 16.3, ou - si le montant de fret visé à l'article 16.2 ne peut être déterminé - à la capacité de port en lourd convenue visée à l'article 5.1 au tarif de fret convenu.

## 15 Basses eaux

- 15.1 Le Transporteur veille à prendre en compte le niveau d'eau attendu sur la Route d'arrivée et la Route de navigation { 1 } lors de la mise à disposition de la capacité de port en lourd visée à l'article 5.1 et { 2 } dans les consignes à l'intention de l'Expéditeur visées à l'article 11.4, point 1.
- 15.2 Si en raison du niveau des eaux sur la Route de navigation, il s'avère nécessaire pour l'exécution du Contrat de transport, de transborder (une partie) des Marchandises chargées à bord du Bateau au cours du voyage et de poursuivre leur transport par un autre moyen, les frais entraînés par de telles mesures sont à la charge du Transporteur, sauf s'il a été convenu que les frais de ces mesures sont à la charge de l'Expéditeur (« libre de transbordement, stockage et poursuite du transport »), auquel cas cela est mentionné dans la Charte-partie (Champ 11f du Modèle).

15.3 S'il a été convenu d'une majoration du tarif de fret en fonction du niveau d'eau lu sur un limnimètre, les points suivants sont applicables :

- 1 L'emplacement du limnimètre est mentionné dans la Charte-partie (Champ 11d du Modèle)
- 2 La majoration (échelonnée) est mentionnée dans la Charte-partie (Champ 11d du Modèle).
- 3 Le calcul de la majoration est fondé sur le niveau d'eau à 5.00 heures le jour de l'achèvement du chargement.

15.4 S'il a été convenu d'une majoration du tarif de fret en fonction de la plus faible profondeur relevée mesurée sur une voie navigable, les points suivants sont applicables :

- 1 La voie navigable est mentionnée dans la Charte-partie (Champ 11d du Modèle).
- 2 La majoration (échelonnée) est mentionnée dans la Charte-partie (Champ 11d du Modèle).
- 3 Le calcul de la majoration est fondé sur la plus faible profondeur relevée mesurée à 8.00 heures le jour de l'achèvement du chargement.

15.5 Les Parties peuvent convenir d'une autre heure, d'un autre emplacement ou d'une autre voie navigable que ceux visés aux articles 15.3 et 15.4, lesquels seront mentionnés dans la Charte-partie (Champ 11d du Modèle).

## **16 Aspects financiers**

16.1 Tous les prix et montants cités sont hors T.V.A.

16.2 Les paragraphes suivants s'appliquent au tarif de fret convenu.

- 1 Le tarif de fret est mentionné dans la Charte-partie (Champ 11a du Modèle).
- 2 Si un acompte a été convenu, cet acompte est également mentionné dans la Charte-partie (Champ 11a du Modèle), exprimé soit en montant, soit en pourcentage du tarif de fret calculé sur la base du poids chargé. Si le poids chargé n'est pas déterminé, ce calcul est fait en proportion de la capacité de port en lourd convenue visée à l'article 5.1.
- 3 Le montant de fret est calculé en proportion du poids des Marchandises chargées à bord du Bateau revenant à la charge de l'Expéditeur, déterminé par pesage, jaugeage ou une autre méthode équivalente. Il est précisé dans la Charte-partie (Champ 11c du Modèle) si ce poids est déterminé au chargement ou au déchargement des Marchandises.
- 4 En dérogation au paragraphe 3, le montant de fret est calculé sur 97,5 % de la capacité de port en lourd convenue visée à l'article 5.1 si le volume de Marchandises chargé par l'Expéditeur, autrement que sur instruction du Transporteur tel que visé à l'article 11.4, paragraphe 1, est inférieur à 97,5 % de ladite capacité de port en lourd convenue, sous réserve des dispositions de l'article 5.2.

16.3 Si un montant de fret forfaitaire et non pas un tarif de fret est convenu, ce fret forfaitaire est mentionné dans la Charte-partie (Champ 11b du Modèle). Le cas échéant, l'acompte convenu est également précisé dans la Charte-partie (Champ 11b du Modèle).

16.4 Sont applicables au droit de port, taxe de navigation et droit de quai les paragraphes suivants.

- 1 Le droit de port est inclus dans le tarif de fret ou le fret forfaitaire.
- 2 Les taxes de navigation imposées par l'administration des voies d'eau ne sont pas incluses dans le tarif de fret ou le fret forfaitaire, sauf s'il a été convenu que ces taxes sont à la charge du Transporteur, auquel cas cela sera précisé dans la Charte-partie (Champ 11e du Modèle).
- 3 Le droit de quai n'est pas inclus dans le tarif de fret ou le fret forfaitaire.

16.5 S'il a été convenu d'une commission due par le Transporteur au courtier qui est intervenu dans la formation du Contrat de transport, cette commission de courtage est exprimée en pourcentage dans la Charte-partie (Champ 11g du Modèle), calculé sur le fret (forfaitaire) et la majoration pour basses eaux convenue.

16.6 La Partie devant établir la facture est précisée dans la Charte-partie (Champ 11h du Modèle), ainsi que les documents requis pour la facturation et qui accompagneront la facture envoyée.

16.7 Les paragraphes suivants sont applicables aux délais de facturation et de paiement.

- 1 Le délai imparti pour la facturation après mise à disposition des document requis à la Partie devant établir la facture est précisé dans la Charte-partie (Champ 11h du Modèle).
- 2 Si un délai de paiement autre qu'à 30 jours est convenu, ce délai est précisé dans la Charte-partie (Champ 11h du Modèle).
- 3 En cas de dépassement de ces délais, les intérêts sont dus au taux prévu aux articles 6:119a et 6:120, deuxième alinéa, du Code civil [néerlandais].

## 17 Préjudice et responsabilité

17.1 Dans la mesure où la responsabilité du Transporteur pour les dommages subis ou la perte des Marchandises chargées à bord du Bateau n'est pas régie par l'article 16 de la convention CMNI, les paragraphes suivants sont applicables.

- 1 Le Transporteur ne répond pas des dommages résultant des exigences convenues relatives au Bateau, à la cale ou aux citernes de cargaison visées aux articles 5.3, 5.4 et 5.6, sauf si un transporteur diligent ait pu éviter la cause de ces dommages ou prévenir leurs conséquences.
- 2 Les articles 19, 20 et 21 de la convention CMNI sont applicables par analogie à la responsabilité du Transporteur pour les dommages résultant de son manquement à (1) respecter les consignes visées à l'article 11.4 ou (2) à exercer une vigilance raisonnable conforme aux usages dans la navigation intérieure tel que prévu à l'article 11.5 et 11.6.

17.2 En ce qui concerne la responsabilité de l'Expéditeur et du Destinataire, les paragraphes suivants sont applicables

- 1 L'Expéditeur ne répond pas des dommages subis par le Transporteur occasionnés par les Marchandises à bord du Bateau dans la mesure où ces dommages résultent du mode de chargement, d'arrimage ou de calage par le Transporteur. Si l'Expéditeur prouve que ces dommages ont pu être occasionnés par le mode de chargement, d'arrimage ou de calage par le Transporteur, ils sont présumés en résulter.
- 2 Si le chargement est effectué par l'Expéditeur, celui-ci ne répond pas de (1) l'usure du Bateau, ni des (2) traces d'usage sur le Bateau normalement entraînées par une telle opération.
- 3 Le paragraphe 2 est applicable par analogie au Destinataire.

17.3 En cas de dommage mineur et que celui l'ayant occasionné admet sa responsabilité, les Parties s'emploient à un règlement rapide du préjudice directement entre l'auteur et la partie lésée, sans préjudice de la responsabilité contractuelle des Parties au titre du Contrat de transport.

17.4 Il n'est pas convenu de l'extension et de la limitation de la responsabilité du Transporteur tel que prévu à l'article 20.4, respectivement 25.2 de la convention CMNI, sauf convention contraire, laquelle sera précisée dans la Charte-partie (Champ 18 du Modèle).

## **18 Droit de rétention**

- 18.1 Le Transporteur a un droit de rétention sur les Marchandises chargées à bord du Bateau vis-à-vis de quiconque qui en demande la remise, sous réserve de l'article 18.4. Le droit de rétention s'étend aux documents détenus par le Transporteur intéressant le Contrat de transport.
- 18.2 Le Transporteur peut exercer vis-à-vis de l'Expéditeur un droit de rétention à proportion de sa créance au titre de contrats de transport précédents entre les Parties.
- 18.3 Le Transporteur peut faire valoir vis-à-vis du Destinataire un droit de rétention à proportion de sa créance au titre de contrats de transport précédents entre les Parties auxquels le Destinataire était partie en cette qualité.
- 18.4 Le Transporteur ne peut se prévaloir d'un droit de rétention si au moment de la réception des Marchandises, il avait des raisons de douter de la capacité de l'Expéditeur à lui remettre les Marchandises pour leur transport.
- 18.5 Le Transporteur ne peut faire valoir un droit de rétention qu'en réclamation de paiement [ 1 ] du montant de fret visé à l'article 16 et [ 2 ] des indemnités en vertu des articles 12 et 15, à condition que ces indemnités ne soient pas contestées par l'autre partie.
- 18.6 Dans l'hypothèse où un litige surviendrait lors du règlement définitif sur la somme due ou si un calcul qui ne peut être fait rapidement est nécessaire pour la déterminer, la Partie habilitée demandant la livraison est tenue sur demande du Transporteur, de régler sur-le-champ la fraction de la somme due sur laquelle les Parties s'entendent et de fournir caution pour le paiement de la fraction qu'elle conteste ou dont le montant n'est pas encore déterminé.

## **19 Assurance**

- 19.1 Les Marchandises ne sont pas assurées par le Transporteur.
- 19.2 Le Transporteur souscrit une assurance couvrant sa responsabilité contractuelle des dommages subis, de la perte et du retard de livraison des Marchandises et fournit, dans les meilleurs délais après la conclusion du Contrat de transport, une attestation d'assurance à l'Expéditeur, sauf convention contraire entre les Parties, laquelle sera mentionnée dans la Charte-partie [ Champ 21 du Modèle ].
- 19.3 Si, après sommation de s'exécuter dans un délai raisonnable compte tenu du début du chargement prévu, le Transporteur manque à ses obligations telles que visées à l'article 19.2, l'Expéditeur peut dénoncer le Contrat de transport jusqu'au départ du voyage sans être tenu à un dédommagement quelconque ; le Transporteur est tenu vis-à-vis de l'Expéditeur de le dédommager du préjudice subi.
- 19.4 L'article 19.3 n'est pas applicable s'il a été convenu d'excepter l'obligation d'assurance prévue à l'article 19.2.

## **20 Autres dispositions**

- 20.1 La dernière édition des Règles du Rhin de l'association IVR sont applicables en cas d'Avarie Commune.
- 20.2 Dans l'hypothèse où des auxiliaires de l'Expéditeur, du Transporteur ou du Destinataire feraient l'objet d'une action en justice liée au Contrat de transport, lesdits auxiliaires peuvent se prévaloir de toute limite et

exonération de responsabilité dont leur donneur d'ordre peut se prévaloir au titre du Contrat de transport ou de toute autre disposition légale ou contractuelle.

20.3 Les Parties ne sont pas autorisées à se céder réciproquement ou à céder à un tiers une créance quelconque au titre du Contrat de transport.

20.4 À défaut de résolution à l'amiable entre les Parties, tout litige découlant ou lié au Contrat de transport sera soumis au tribunal compétent de Rotterdam, à moins que les Parties aient convenu de soumettre un tel litige à un arbitrage à Rotterdam conformément au règlement d'arbitrage de la Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (UNUM), ce qui sera mentionné dans la Charte-partie (Champ 20 du Modèle).

20.5 Le cas échéant, les conditions convenues en complément des conditions BV 2016 ou s'y substituant sont mentionnées dans la Charte-partie (Champ 19 du Modèle). Sont compris ici les services complémentaires pour le transport des marchandises, ainsi que la rémunération de ces services.

20.6 Les conditions BV 2016 sont rédigées en langue néerlandaise. En cas de divergence ou contradiction avec les présentes conditions de versions mises disposition dans une autre langue, la version des conditions BV 2016 en langue néerlandaise fait foi.

## Annexe (« Modèle »)

### Contrat de transport de marchandises par voies d'eau intérieures en un voyage « Charte-partie »

Date à laquelle le contrat est conclu [ ] Référence [ ]

#### 1 EXPÉDITEUR

Société [ ]  
Adresse [ ]  
Code postal, ville [ ]  
Pays [ ]  
N° TVA [ ]  
IBAN [ ]  
BIC [ ]  
Personne à contacter [ ]  
Téléphone [ ]  
Courriel [ ]

#### 2 TRANSPORTEUR

Société [ ]  
Adresse [ ]  
Code postal, ville [ ]  
Pays [ ]  
N° TVA [ ]  
IBAN [ ]  
BIC [ ]  
Personne à contacter [ ]  
Téléphone [ ]  
Courriel [ ]

L'Expéditeur et le Transporteur conviennent de ce qui suit :

- Le présent Contrat de transport est régi par la Convention CMNI et en l'absence de dispositions de ladite convention, par la loi néerlandaise ;
- La dernière version des conditions BV 2016 est applicable au présent Contrat de transport, ces conditions générales peuvent être consultées et téléchargées sur [www.sva.nl/BV2016/fr](http://www.sva.nl/BV2016/fr);
- Toutes autres conditions (générales) sont exclues ;
- Ce qui suit est applicable et prime sur les dispositions éventuellement contraires contenues dans les conditions BV 2016.

#### 3 MARCHANDISES

##### 3a Description

[ ]

##### 3b Référence NSTR

[ ]

##### 3c Cocher l'unité de transport

Vrac, densité en vrac [ ] [kg/m³]

Autre, à savoir [ ]

#### 4 BATEAU ET CALE OU CITERNES

##### 4a Si affrètement d'un bateau déterminé

Nom [ ]

Numéro ENI [ ]

##### 4b Capacité de port en lourd convenue

[ ] tonnes

##### 4c Si volume en cale ou citernes convenu

[ ] m³

##### 4d Trappes, cargaison en pontée

Cales fermées de manière étanche, sauf si le transport en 'cales ouvertes' ou 'en pontée' est conforme aux usage du Cocher si convention contraire.

Cales fermées par des trappes

Cargaison en pontée

Cales ouvertes autorisées

Pas de trappes

##### 4e Cale ou citernes (type, configuration, couverture) ; autres exigences relatives au bateau

Type, configuration cale ou citerne, couverture [ ]

Autres exigences relatives au Bateau [ ]

#### 5 LOCALITÉ ET LIEU DE CHARGEMENT

tél. [ ] e-mail [ ]

#### 6 LOCALITÉ ET LIEU DE DÉCHARGEMENT

tél. [ ] e-mail [ ]

#### 7 SI DATE ET HEURES DEMANDÉES LIEU DE CHARGEMENT

Date [ ] Heure [h:m] [ ]

Réserve faite éventuellement [ ]

#### 8 SI DATE ET HEURE DEMANDÉES LIEU DE DÉCHARGEMENT

Date [ ] Heure [h:m] [ ]

Réserve faite éventuellement [ ]

#### 9 CONDITIONS DE CHARGEMENT

##### 9a Cocher le règlement applicable

2<sup>e</sup> Arrêté provisoire NL 2014

Législation allemande 2010

Législation belge 2011

Autre, à préciser au Champ 9c

#### 10 CONDITIONS DE DÉCHARGEMENT

##### 10a Cocher le règlement applicable

2<sup>e</sup> Arrêté provisoire NL 2014

Législation allemande 2010

Législation belge 2011

Autre, à préciser au Champ 10c

**9b Dérogations au règlement de chargement coché**

\_\_\_\_\_

**10b Dérogations au règlement de déchargement coché**

\_\_\_\_\_

**9c Si autres règles de chargement**

\_\_\_\_\_

**10c Si autres règles de déchargement**

\_\_\_\_\_

**9d Si autre Surestarie au chargement**

\_\_\_\_\_ heures

**10d Si autre Surestarie au déchargement**

\_\_\_\_\_ heures

**11 ASPECTS FINANCIERS****11a Tarif de fret**

\_\_\_\_\_ € / tonne

Acompte \_\_\_\_\_

ou

**11b Fret forfaitaire**

\_\_\_\_\_ €

Acompte \_\_\_\_\_

**11c Détermination du poids des Marchandises chargées pour le calcul entre autres du fret forfaitaire**

Cocher  au chargement  au déchargement

**11d Si majoration basses eaux convenue**

Si tableau

Lieu \_\_\_\_\_mmimètre \_\_\_\_\_ ou Plus faible profondeur \_\_\_\_\_

de [cm]	à [cm]	Majoration %	de [cm]	à [cm]	Majoration	de [cm]	à [cm]	Majoration
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Si description

\_\_\_\_\_

**11e Si taxes de navigation à la charge du Transporteur**

Cocher si convenue pour la voie navigable \_\_\_\_\_

**11f Si 'libre de transbordement, stockage et poursuite du transport' convenue**

Cocher si convenue

**11g Si commission convenue**

Commissic \_\_\_\_\_ % du fret (forfaitaire) et majoration pour basses eaux convenus

**11h Facturation et paiement**

Concernant

Facturation par (cocher)

Documents requis pour la facturation et accompagnant la facture envoyée

Si délai de paiement autre qu'à 30 jours

	Expéditeur	ou	Transporteur		
acompte	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	_____	_____
fret forfaitaire	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	_____	_____
majoration basses eai	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	_____	_____
surestarie	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	_____	_____
autre	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	_____	_____

\_\_\_\_\_ jours ouvrés après délivrance des documents requis

~~Début partie facultative~~

**12 SI POINT DE PASSAGE DÉTERMINÉ DE LA ROUTE DE NAVIGATION**

\_\_\_\_\_

**13 SI CARGAISON PARTICULIÈRE****13a Si unité de transport lourde ou volumineuse**

Cocher  plan de transbordement approuvé par les deux Parties ou

plan de transbordement établi par l'Expéditeur ou

par le Transporteur

**13b Si eau de lavage contenant des résidus de cargaison doit être déposée dans une station de réception**

Cocher  code Eural \_\_\_\_\_

**13c Si denrées alimentaires ou aliments pour animaux (matières premières)**

Cocher s'il y a lieu

Si oui : No d'inscription NVWA Transporteur \_\_\_\_\_

et No d'inscription GMP+ Transporteur \_\_\_\_\_

et si affrètement, 3 cargaisons précédentes du Bateau \_\_\_\_\_

**13d Si déchets**

Code Eura \_\_\_\_\_

Code déchets de l'Expéditeur \_\_\_\_\_

et du Transporteur \_\_\_\_\_



**13e Si cargaison dangereuse (ADN)**

No ONU  Dénomination  Classification  GE

**13f Si mesures préventives supplémentaires requises**

**14 SI ÉTAT DE PROPRETÉ SPÉCIFIQUE DE LA CALE OU DES CITERNES**

**14a Si plus grand état de propreté avant le chargement que le standard de déchargement prescrit dans la**  Cocher si cet état doit être constaté par l'attestation de déch

**14b Si plus grand état de propreté après le déchargement que le standard de déchargement prescrit dans**  Cocher si cet état doit être constaté par l'attestation de déch

**14c Si transport exclusif**

Cocher s'il y a lieu

**15 RÈGLES PORTUAIRES**

**15a Si les règles portuaires ne sont pas des Règles publiques**

Cocher s'il y a lieu pour le Lieu de chai  Cocher s'il y a lieu pour le Lieu de déchargement

**15b Si accords 'sur mesure' relatifs au Règles portuaires**

**16 SI AUTRE RÉPARTITION DES ACTIVITÉS AU CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DE CARGAISON SÈCHE**

Cocher si le Transporteur

charge  arrime  cale  décharge les Marchandises sèches

**17 SI RISQUE D'OBSTRUCTION OU RESTRICTION ANORMALE À UNE NAVIGATION SANS ENTRAVES**

Avertissements

Accords

**18 SI RESPONSABILITÉ DÉROGATOIRE**

**19 SI AUTRES CONDITIONS**

Le cas échéant, les conditions convenues en complément des conditions BV 2016 ou s'y substituant sont mentionnées ci-dessous, ainsi que les services supplémentaires (et leur rémunération)

*Fin de la partie facultative*

**20 RÈGLEMENT DES LITIGES**

Tout litige découlant ou lié au présent contrat sera soumis au tribunal compétent de Rotterdam, sauf si un arbitrage UNUM a été convenu.

Cocher s'il a été convenu de soumettre tout litige découlant ou lié au présent contrat à un arbitrage à Rotterdam conformément au règlement d'arbitrage UNUM, dernière version. Ce règlement peut être consulté et téléchargé sur la page Web <https://unum.world/arbitration/>.

**21 ASSURANCE**

Le Transporteur souscrit une assurance couvrant sa responsabilité contractuelle des dommages subis, de la perte et du retard de livraison des Marchandises, sauf mention contraire ci-dessous.

**22 SIGNATURE DE L'EXPÉDITEUR**

Date

Signature

Nom

Fonction

**23 SIGNATURE DU TRANSPORTEUR**

Date

Signature

Nom

Fonction





Stichting Vervoeradres facilite le processus logistique grâce à des conditions générales bilatérales et largement acceptées (comme les AVC, conditions générales du transport). Ces conditions s'articulent autour de points essentiels comme une répartition équilibrée des risques, l'acceptation par le secteur et la clarté du statut juridique aussi bien de l'expéditeur (chargeur), du prestataire de services logistiques et du destinataire. La fondation établit des contacts internationaux axés sur l'amélioration du statut juridique des parties dans la chaîne logistique (telle que formulée dans la convention CMR).

## **Beurtvaartadres**

Beurtvaartadres est depuis plus de 90 ans déjà partenaire du secteur néerlandais des transports. Nous facilitons les activités de la chaîne logistique en ce qui concerne les échanges et le stockage des données sur les transactions logistiques, afin de réduire la charge administrative dans le secteur. Nous optimisons les processus logistiques avec des produits et services innovants et conviviaux. Vous êtes à la bonne adresse pour la lettre de voiture électronique, les questions d'importation et d'exportation et une gamme complète de documents de transport.



