

Notes explicatives des Conditions générales relatives au transport de marchandises par voies d'eau intérieures en un voyage ('BV 2016')

AVANT-PROPOS

0.1 Pourquoi les conditions BV 2016 ont-elles été élaborées ?

Dans les contrats de transport de marchandises par voies de navigation intérieures, il est encore fréquemment fait référence aux Conditions d'affrètement 1991, mais celles-ci sont aujourd'hui obsolètes.

Pour faciliter le marché des transports fluviaux et le rendre également plus accessible à de nouveaux arrivants, les représentants d'affréteurs, d'intermédiaires et de transporteurs ont rédigé un nouvel ensemble de conditions qui :

- Sont équilibrées et dès lors, sont soutenues par la majorité des parties intéressées au marché des transports fluviaux ;
- Assorties d'un formulaire à compléter, constituent un contrat-cadre de transport au voyage simple ;
- Sur les aspects importants dans la pratique usuelle - dont les conditions commerciales - ne sont pas « contraignantes », mais offrent des options concrètes ;
- Contribuent, le cas échéant, à ne pas omettre de points importants ;
- Proposent une solution pour le règlement d'incidents ;
- Ont une large applicabilité (au niveau national et international) ;
- Sont adaptée à la pratique actuelle ;
- Sont explicitées (les notes explicatives qui vous sont présentées ici).

0.2 Portée

- Contrats de transport de marchandises en navigation intérieure au voyage simple¹ ;
- Axées sur un contrat avec le transporteur fluvial effectif, mais aussi :
 - Applicables dans une chaîne d'ordres et d'exécutions de transport au voyage simple ;
 - Peuvent être utilisées comme clause finale dans les contrat-cadres de transport fluvial, tels que les contrats à l'année : « sont applicables par ailleurs les conditions BV 2016, les options suivantes étant alors applicables :' ;
- Conviennent pour le transport international, étant fondées sur la convention CMNI ;
- Traitent toutes les questions qui se présentent fréquemment dans la pratique actuelle.

0.3 Le projet BV 2016

Faisant suite à l'Arrêté provisoire portant sur le chargement et déchargement de 2011 [Royaume des Pays-Bas], les organisations BBU (aujourd'hui Koninklijke BLN Schuttevaer), CBRB et EVO ont établi ce cadre. Après consultation de personnes dans la pratique et d'autres parties prenantes, ainsi qu'un examen juridique, ces conditions ont été déposées au greffe du tribunal de Rotterdam. Une discussion est en cours avec la Stichting Vervoeradres en vue de lui confier la gestion des conditions BV 2016.

0.4 Structure des conditions BV 2016 et de la Charte-partie

Les conditions BV 2016 sont à caractère général et renvoient à la Charte-partie (« Modèle ») - formulaire dont la forme peut être modifiée - dans laquelle sont fixés les conditions spécifiques du

¹ La portée des conditions d'affrètement 1991 est différente en ce qu'elle concerne diverses formes d'affrètement d'un bateau déterminé. Dans les conditions BV 2016 il a été opté pour tout contrat de transport (affrété ou non) en un seul voyage, car ce sont les contrats les plus fréquents dans la pratique.

voyage, y compris les options dont les Parties ont convenues. Le Modèle complété constitue la Charte-partie.

L'ordonnement des clauses dans les conditions BV 2016 est basé sur le cycle conclusion du contrat, exécution et paiement. Les clauses sont précédées de deux articles à caractère plus formel (Définitions et Clauses relatives à la Charte-partie), suivis d'articles ayant un fondement juridique.

L'ordonnement du Modèle est le même que celui adopté dans les conditions BV 2016, à la seule différence que le cycle du processus est suivi deux fois : viennent en premier lieu les points qui seront inclus dans (pratiquement) toutes les Chartes-parties, puis les points qui ne seront à fixer qu'occasionnellement (la partie « facultative ») et enfin le règlement des litiges, l'assurance du Transporteur et la signature.

Pour exprimer la spécificité des conditions BV 2016, il a été choisi de ne pas reprendre d'énoncés de la Convention CMNI ou du droit néerlandais applicable, à moins que cela n'entrave trop la lisibilité. Quand nécessaire, le rapprochement avec la convention et le droit en question est traité plus en détail dans cette annexe explicative.

Il a été choisi d'inclure dans la Charte-partie tous les codes, etc. à préciser pour l'exécution du Contrat de transport. Cela a des fins de clarté à un stade aussi précoce que possible. Ce qui évite par ailleurs le casse-tête et ce qui s'ensuit des formulaires à remplir durant l'exécution du Contrat de transport.

Si l'obsolescence des Conditions d'affrètement datant de 1991 a été l'une des raisons de rédiger les conditions BV 2016, celles-ci toutefois, ne peuvent être considérées comme succédant aux Conditions d'affrètement 1991. En d'autres termes, les conditions BV 2016 ne constituent pas « la dernière version » des Conditions d'affrètement 1991. S'il est opté pour les conditions BV 2016 et que les Conditions d'affrètement 1991 étaient auparavant appliquées, les Parties doivent le mentionner explicitement.

0.5 Titre

Le titre des conditions BV 2016 exprime le fait qu'elles portent sur tous les contrats de transport au voyage de marchandises par voies de navigation intérieures. Donc sur (1) les contrats avec le transporteur effectif (affrètement), mais aussi (2) entre affréteurs et agences de courtage de fret et (3) entre agences de courtage de fret.

Le Contrat de transport peut également comprendre l'affrètement d'un bateau déterminé, mais pas nécessairement. Ce point est aligné sur la convention CNMI, qui s'applique quelle que soit la qualification du contrat de transport. Par conséquent, le fait que le contrat modèle auquel les conditions font référence par la dénomination « Charte-partie » n'implique pas nécessairement qu'il soit question d'un affrètement. Cela devra ressortir du contenu du contrat. Cette dénomination a été dictée par la contribution de professionnels dans la pratique lors de la conception du modèle et des conditions, dont il est clairement ressorti que la pratique actuelle tend à désigner chaque contrat de transport fluvial par écrit - d'affrètement ou non - par le terme « charte-partie ». Déroger à cette pratique prêterait à confusion.

EXPLICATION DU CONTENU

Article 1 : Définitions

Les conditions BV 2016 reprennent les définitions de la convention CMNI. Elles sont complétées par des termes définis à l'article 1.2.

Les définitions des termes Localités de chargement et de déchargement et Lieux de chargement et de déchargement sont conformes à l'Arrêté [néerlandais] provisoire portant sur le chargement et le déchargement en navigation intérieure (2011).

La définition du terme Modèle est explicite sur la modification possible du formulaire charte-partie dans sa forme. Ainsi, les Champs optionnels ('Si ...') non pertinents peuvent être omis. Et sous forme électronique, une structure plus compacte est possible. En bref, le « fond » importe, non la « forme ». Les conditions BV 2016 indique quelle Partie est responsable de renseigner ou d'avoir omis ou oublié ces Champs optionnels.

La définition du terme Surestarie est dérivée du Code civil [néerlandais] (article 8:931, troisième alinea) et désigne la surestarie maximale autorisée, à ne pas confondre avec la surestarie utilisée, laquelle forme avec les frais de surestarie (« tarif de surestarie ») l'assiette de l'indemnité de surestarie.

La définition du terme Force majeure est dérivée de l'article 16.1 de la convention CMNI. La force majeure ne se limite donc pas selon cette définition à un « Act of God » [catastrophe naturelle], néanmoins la jurisprudence en matière de transport routier montre que des exigences élevées sont posées au recours à la force majeure :

*"...s'il peut prouver qu'il a pris, compte tenu des circonstances, toutes les mesures qu'il est raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent - en ce compris les personnes dont il utilise les services dans l'exécution du contrat - pour prévenir la perte..."*²

La preuve de la force majeure doit être rapportée par la partie qui l'invoque.

La définition du terme Contrat de transport laisse une marge permettant d'appliquer les conditions BV 2016 également dans les contrats verbaux.

Les termes définis sont écrits avec une majuscule. Par exemple : 'bateau' désigne un bateau au sens général et 'Bateau' désigne le bateau mis à disposition pour l'exécution du Contrat de transport.

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

Un aperçu des États signataires et qui ont ratifié la convention CMNI figure en annexe 1 de cette annexe explicative, état : novembre 2015.

Le choix du droit néerlandais (article 2.1) donne la possibilité en vertu de l'article 8:889, premier alinéa, du Code civil [néerlandais], d'appliquer les dispositions de la convention CMNI également au transport entre les ports néerlandais. Cette possibilité est utilisée à l'article 2.2.

La formulation de l'article 2.2 est par ailleurs plus large, puisqu'elle englobe le transport intérieur dans d'autres États (qui ont adhéré ou non à la convention CMNI). Il y a lieu dans ce cas, de vérifier que le droit néerlandais et l'application de la convention CMNI convenue s'inscrivent dans le système juridique de l'État considéré.

La hiérarchie entre les dispositions applicables est la suivante :³

- La convention CMNI ;
- Le droit néerlandais impératif pour les questions qui ne sont pas réglées dans la convention CMNI ;
- Les choix et conditions convenues dans le Contrat de transport qui dérogent aux conditions BV 2016 ;
- Les conditions BV 2016⁴;
- Le droit néerlandais non-impératif (« interprétatif ») pour les questions qui ne sont réglées ni dans la convention CMNI, ni dans le Contrat de transport, ni dans les conditions BV 2016.

L'article 2.3 stipule que les parties au contrat sont libres de convenir de ce qu'elles jugent utile, mais doivent inclure dans la Charte-partie tout ce dont elles ont convenu.

Il incombe aux parties au contrat de s'assurer que les conditions complémentaires et de substitution ne sont pas contraires (en soi, aux autres clauses des conditions BV 2016, à la convention CMNI, au droit néerlandais dans la mesure où il est impératif). Les Parties doivent elles-mêmes veiller à ce que la cohérence de l'ensemble des clauses soit préservée.

L'article 2.4 est souvent dénommé clause salvatrice (salvator signifie en latin sauveur).

L'article 2.6 contient en substance une clause dite « entiere agreement clause » [clause d'intégralité]. L'article stipule que la Charte-partie et la condition BV 2016 constituent ensemble l'intégralité du contrat et que les éventuels accords antérieurs qui ne figurent pas dans l'un des deux documents sont

² Cour de cassation 17-04-1998 Oegema/Amev perte de chargement sous CMR (S&S 1998, 75 : Oegema/AMEV). Aucun acte judiciaire n'a été trouvé donnant une interprétation de la notion de force majeure dans le transport fluvial.

³ Il est en de même pour les transports pour lesquels la convention CMNI est obligatoire (internationaux et localité de chargement ou de déchargement située dans un État signataire) et les transports intérieurs s'il a été choisi d'appliquer la convention CMNI.

⁴ Les conditions BV 2016, par leur nature, ne sont pas contraires à la convention CMNI, ni au droit néerlandais impératif pour autant qu'applicable.

sans effet. L'effet exclusif d'une « entire agreement clause » en droit anglo-saxon est plus nuancé le droit néerlandais est appliqué, comme c'est ici le cas. Néanmoins, les documents qui ne font pas partie du contrat peuvent être pertinents pour l'interprétation des clauses de la Charte-partie ou des conditions BV 2016.

Les termes « Contrat de transport » et « Charte-partie » ne doivent pas être confondus avec les termes « Document de transport », « lettre de voiture » ou « connaissance ».

Par écrit

Il est recommandé de constater Par écrit le Contrat de transport (la Charte-partie).

Par ailleurs, cela ne se limite pas à une constatation sur papier, à condition que l'information reste accessible pour [pouvoir] être utilisée ultérieurement comme référence (voir l'article 1, paragraphe 8 de la convention CMNI).

Il est également recommandé que les deux Parties signent la Charte-partie, soit en apposant leur signature écrite sur la Charte-partie sur papier, soit par un autre moyen, par exemple électronique.

Si le transport est confié à un Transporteur substitué, un accord étendant la « responsabilité du transporteur » convenu par l'Expéditeur et le Transporteur ne lie le Transporteur substitué que s'il l'a accepté expressément et Par écrit (voir l'article 4.4 de la convention CMNI). Une telle acceptation est donc essentielle pour le Transporteur « sur papier ».

Les deux paragraphes précédents sont applicables par analogie aux clauses complémentaires ou aux modifications du Contrat de transport convenues ultérieurement.

L'article 11 paragraphe 3 de la convention CMNI énonce : “*Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport, ...*”. Si sur le point « la conclusion et le contenu du Contrat de transport », le Document de transport est contraire à la Charte-partie signée, celle-ci peut constituer la preuve contraire visée par la convention CMNI. Toutefois, il devra être déterminé au cas par cas si cette preuve contraire est probante au regard des circonstances matérielles. Comme recommandé dans les trois paragraphes précédents, une constatation Par écrit des circonstances matérielles est certainement à favoriser.

Article 3 : Expéditeur et Transporteur

Dans la convention CMNI, « expéditeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur.

À la conclusion du Contrat de transport par l'entremise d'un courtier en affrètement, celui-ci ne conclue pas le contrat en son propre nom. Le donneur d'ordre du courtier reste donc l'Expéditeur et doit être mentionné dans la Charte-partie en tant que tel.⁵

À l'inverse, en cas de rachat de cargaison, le négociant mettant un fret sur le marché le fait en son propre nom et devient par conséquent l'Expéditeur. La mention de l'intéressé dans la Charte-partie n'a dans ce cas aucune signification formelle. Il est préférable de l'omettre afin d'éviter les malentendus. Cependant, d'autres scénarios se présentent dans la pratique, il faudra alors examiner au cas par cas laquelle des parties intéressées doit tenir lieu d'Expéditeur.

Dans la convention CMNI, « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur. Le Transporteur n'est donc pas nécessairement le transporteur effectif.

Article 4 : Les marchandises - qualification

Les articles 4.1 à 4.4 sont élaborés à partir de l'article 6 paragraphe 2 de la convention CMNI.

⁵ Un courtier en affrètement peut signer la Charte-partie au nom de l'Expéditeur si ce dernier l'a mandaté à cet effet. Une brève référence à ce mandat permet 'd'éclaircir les choses' pour le Transporteur.

Article 5 : Exigences convenues relatives au bateau mis à disposition

Les articles 5.1 à 5.6 contiennent des conventions concrètes qui peuvent être vérifiées à l'arrivée du bateau au Lieu de chargement. Convenir de '[nnnn] tonnes environ' sans autre indication ⁶ est déconseillé, car le flou des responsabilités de part et d'autre que cela laisse peut donner lieu à des discussions en fin de chargement : insuffisamment de Marchandises chargées, volume en cale trop faible, densité en vrac des Marchandises trop faible, etc. ⁷

Lorsqu'il est fixé un état de propreté plus étendu que le standard de déchargement prescrit par la Convention CDNI, il est recommandé de se baser sur la terminologie employée dans cette convention : 'balayée', 'aspirée' ou 'lavée', en précisant quand utile, 'sèche', 'sans odeur', etc.

Les articles 5.7 et 5.8 prévoit la flexibilité opérationnelle indispensable dans l'exécution du Contrat de transport, prenant en compte l'intérêt des Parties et assurant un déroulement sûr du voyage.

Article 6 : Le bateau mis à disposition en vue de l'exécution du Contrat de transport ; affrètement au voyage

L'application de l'article 6.1 détermine la qualification du contrat entre l'Expéditeur et le Transporteur. Si la mise à disposition d'un bateau déterminé est précisée dans la Charte-partie, le Contrat de transport sera également qualifié d'affrètement (au voyage). La règle de droit supplétif énoncée au Livre 8 du Code civil [néerlandais] comprend plusieurs dispositions que ne sont applicables qu'en cas d'affrètement, entre autres la perte du Bateau.

Les autres paragraphes de cet article traitent de la satisfaction aux exigences convenues vis-à-vis du bateau mis à disposition.

L'article 6.3 porte sur l'état adéquat du Bateau tel que visé à l'Article 3.3 de la convention CMNI (en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité et pourvu du grément et de l'équipage prescrits et muni des autorisations nécessaires).

L'article 3.3 de la convention CMNI reste silencieux sur une obligation de contrôle de ces points par l'Expéditeur.

En application de la Convention CDNI⁸, le Bateau est considéré au démarrage des opérations de chargement, avoir été mis à disposition dans l'état de propreté requis. Il incombe dès lors à l'Expéditeur de prouver que l'état de propreté ne satisfaisait pas en réalité aux exigences.

Le contrôle par l'Expéditeur que le Bateau satisfait aux exigences légales ou contractuelles avant le démarrage du chargement évite d'éventuels problèmes, mais ne décharge pas le Transporteur de sa responsabilité de répondre aux exigences convenues et légales. Il en va de même lorsqu'un contrôle par l'Expéditeur est rendu obligatoire par un système d'assurance qualité tel que GMP+.

Article 7 : Localités de chargement et de déchargement, Lieux de chargement et de déchargement et date et heure demandées

Articles 7.2, 7.3 et 7.4 (Lieux de chargement et de déchargement) ⁹

L'accessibilité de la Localité de chargement et de déchargement est aux risques du Transporteur. Si le Lieu de chargement ou de déchargement est mentionné dans la Charte-partie (et n'est pas modifié), la portée des risques s'étend au Lieu de chargement ou de déchargement, le Transporteur ayant accepté au préalable ce ou ces Lieux.

Si le Lieu de chargement ou de déchargement est indiqué ou modifié ultérieurement par l'Expéditeur, les risques au sein de la Localité de chargement, respectivement de déchargement reposent sur l'Expéditeur : l'accessibilité de ces lieux pour le Bateau, l'immobilisation dû à la non ouverture planifiée

⁶ Les conditions BV 2016 mentionnent 2,5 % en plus ou en moins (voir les articles 5.8 et 16.2 paragraphe 4).

⁷ L'une des raisons de telles discussions est le fait que le volume en cale n'est pas inscrit sur le certificat de jaugeage d'un bateau de transport fluvial. Une autre est que la densité en vrac dépend en partie du mode de chargement.

⁸ Convention CDNI, annexe 2, article 7.02 paragraphe 3

⁹ Dans la mesure où le Contrat de transport ne vise pas l'affrètement d'un Bateau déterminé, les articles 7.2, 7.3 et 7.4 dérogent à l'article 8:925 du Code civil [néerlandais] (le Transporteur choisit les Lieux de chargement et de déchargement, sauf affrètement à temps ou au voyage), ceci afin de refléter la pratique courante.

des écluses et ponts, obstructions ou restrictions (im)prévues, etc. Le tout dans la limite du raisonnable au regard de ce qui est habituel dans la Localité de chargement ou de déchargement considérée.

Article 7.5

Les renseignements en question sont par exemple, les dimensions et le tirant d'eau du Bateau (en raison de l'accessibilité) ; l'heure d'arrivée au Lieu de chargement ou de déchargement doit être indiquée afin d'éviter un retard du Bateau.

Article 7.6

L'immobilisation est donc à la charge de l'Expéditeur. La Surestarie risque ainsi d'être également dépassée.

Les autres frais ne sont pas indemnisables, puisqu'après indication du Lieu final de chargement ou de déchargement, le Transporteur contrôle l'accessibilité de ce lieu et s'il constate que ce n'est pas faisable, demande des instructions. Donc il ne doit pas poursuivre la navigation jusqu'à ce que le Bateau ne puisse plus avancer.

Article 7.7

Un retard du fait du Transporteur est aux frais de celui-ci.

Article 7.8

Cet article concerne la sécurité nautique aux Lieux de chargement et de déchargement. Il ne coïncide pas entièrement avec l'article 8:926, alinéa 2, du Code civil [néerlandais], car l'accessibilité et les obstructions (imminentes) sont traitées dans d'autres clauses des conditions BV 2016

Article 7.9 (désignation du Lieu de déchargement par le titulaire du connaissement)

Lorsque le titulaire du connaissement désigne le Lieu de déchargement, (1) il devient partie au Contrat et (2) les dispositions relatives à cette désignation ne s'appliquent plus à l'Expéditeur mais au titulaire du connaissement.

S'il n'a pas été délivré de connaissement mais une lettre de voiture, la faculté de désigner le Lieu de déchargement appartient à l'Expéditeur.

Article 8 : Règles portuaires

Cet article stipule les responsabilités des parties en ce qui concerne la mise à disposition et le respect des Règles portuaires.

Les règlements portuaires émanent de l'administration nautique du Lieu de chargement ou de déchargement. Les prescriptions en matière de sécurité concernent par exemple, les conditions de travail et l'environnement ; les prescriptions relatives à la sûreté concernent par exemple, la mise en œuvre du code ISPS sur le Lieu de chargement ou de déchargement.

Les accords et conventions complémentaires entre les Parties pourront être : « le port de chaussures de protection, casque et veste de sauvetage est obligatoire sur le quai et sur le pont », accords sur le transfert de véhicules, etc.

Article 9 : Planification opérationnelle

La planification opérationnelle permet aux Parties d'effectuer les activités de la manière la plus efficace possible, les intéressés sachant quand et quoi est effectué.

Le terme « Opérationnelle » indique que la planification est indépendante des questions contractuelles tels que les avis, les délais de chargement et de déchargement et la surestarie. Néanmoins, la planification opérationnelle n'est pas sans engagement. Par exemple, si un retard sensible se produisant brusquement n'est pas communiqué à l'autre Partie, celle-ci peut subir des dommages qui auraient pu être évités ou limités si elle avait été informée à temps. Par conséquent, le préjudice subi ne résulte pas du retard, mais de l'omission par l'une des Parties d'en informer l'autre Partie et au besoin de lui demander des instructions.

Article 10 : Dénonciation de la Charte-partie ; commencement du voyage

Cet article remplace l'article 8:908 du Code civil [néerlandais], avec pour principales différences :

- La proportion du préjudice est fixée dans certaines situations précises (articles 10.1 et 10.2) ;
- Article 10.5 : Un délai d'avis a été ajouté en cas de chargement partiel, car « le commencement du voyage » à l'initiative du Transporteur peut être extrêmement préjudiciable à l'Expéditeur¹⁰, lequel préjudice il peut essayer de limiter autant que possible durant le délai d'avis.
Le Transporteur impose de facto le délai de décision, l'Expéditeur ayant le choix entre « décharger les Marchandises chargées » et « transport de cargaison partielle ».

« Du fait de l'Expéditeur », de basses eaux par exemple, peuvent en effet être la cause d'un chargement de Marchandises moindre que convenu.

Le moment du commencement du voyage projeté ne peut pas être antérieur à l'expiration de la Surestarie, le Transporteur en revanche, peut le communiquer avant l'expiration de la Surestarie.

L'article 10.5 est un filet de sécurité : il est bien sûr préférable que les Parties prennent des accords ad hoc complémentaires sur cette situation.

Article 10.8 premier tiret : Fraction forfaitaire de l'indemnité d'annulation

Lors de la préparation des conditions BV 2016, certains acteurs du marché ont indiqué - excepté le temps écoulé au Lieu de chargement - être en faveur d'une indemnité d'annulation forfaitaire : la transparence au préalable est pour eux préférable au 'marchandage' du calcul à posteriori des frais occasionnés.

D'autres acteurs sur le marché ont indiqué qu'un tel forfait global ne couvrirait pas les situations qu'ils ont présentées.

La détermination d'un tel forfait est un choix en soi arbitraire. C'est pourquoi il a été choisi de ne pas l'étudier plus avant, mais de se référer à des sources externes, en l'occurrence la loi allemande portant modification du droit des transports TRG 25-06-1998, § 415 (2). La TRG se base sur des définitions légèrement différentes, qui par ailleurs pénalisent le Transporteur. Le 'bricolage' de ces définitions a été écarté, le forfait étant censé couvrir également les conséquences d'un voyage consécutif prévu qui pourrait être manqué, ce qui est en général impossible à calculer.

Au cas où le forfait ne serait pas approprié pour le voyage à compléter visé, il est conseillé de convenir d'un forfait adapté et de le préciser dans la Charte-partie.

Le dépassement de la Surestarie lors du déchargement ne constitue pas un motif d'annulation ou résiliation. Le Code civil [néerlandais] (article 8:932.1) prévoit un dédommagement. Le déchargement des Marchandises dans un autre lieu aux frais de l'Expéditeur n'est donc pas considéré.

Article 11 : Chargement et déchargement

Cet article fixe la répartition des tâches, pouvoirs et responsabilités concernant le chargement et le déchargement.

Article 11.1 (chargement)

L'article 6.4 de la convention CMNI précise : "*Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure, à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement*".

Et l'article 3.5 de la convention CMNI précise : "*Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau*".

Ces articles impliquent que les deux Parties portent des responsabilités lors du chargement. Il ressort de leur formulation que ces responsabilités sont juxtaposées.¹¹

¹⁰ Voir également l'Exposé des motifs *Memorie van toelichting op het Burgerlijk wetboek 8: MvT 14 049, Parl. Gesch 8, p. 414.*

¹¹ Voir ECLI:NL:RBROT:2014:6975.

Articles 11.1 et 11.2 (déchargement)

Les obligations relatives au déchargement n'étant pas précisées par la convention CMNI, ces obligations sont réglées dans les conditions BV 2016, par analogie au chargement.

Le Destinataire n'est pas partie au Contrat de transport lors de sa conclusion. Cependant, dès lors qu'il demande la livraison des Marchandise, le Destinataire devient partie au Contrat de transport et est (entre autres) tenu de décharger les Marchandises. Il répond également (entre autres) du dommage occasionné au Transporteur lors du déchargement.¹²

Dans les cas où le Destinataire ne demande pas la livraison des Marchandises (ni ne procède au déchargement), il est recommandé au Transporteur d'informer l'Expéditeur dans les meilleurs délais et de s'informer de la marche à suivre.

Article 11.4 (consignes)

Durant le chargement et le déchargement, des situations se produisent dans lesquelles une partie nécessite certaines actions de l'autre partie pour répondre à ses obligations. Trois facultés d'émettre des consignes sont formulées à cet effet dans cet article :

- Le point 1 est basé sur le paragraphe 3.5 de la convention CMNI. Le Code civil [néerlandais] (article 8:912 deuxième alinéa, seconde phrase) contient une disposition similaire.
- Il pourra s'agir au point 2 d'un halage sous le dispositif de chargement ou de déchargement ou de l'ouverture des trappes.
- Au point 3, cela pourra être la fermeture des panneaux de cale en cas de pluie.

Articles 11.5 et 11.6 (devoir de vigilance du Transporteur conformément aux usages de la navigation intérieure)

Sous les dispositions de la convention CMNI, il peut exister des périodes - non négligeables - pendant lesquelles des Marchandises se trouvent à bord du Bateau sans que la responsabilité du Transporteur concernant ces marchandises soit définie. Ces périodes étant rémunérées (dans le tarif de fret, le fret forfaitaire ou l'indemnité de surestarie), les obligations du Transporteur durant ces périodes sont en toute logique fixées dans les conditions BV 2016. Le sujet est abordé plus en détail à l'annexe 2.

Article 12 : Durée de chargement et de déchargement, indemnisation des frais de surestarie et surestarie

La Surestarie est fixée à 96 heures, basée sur le Code civil [néerlandais] (l'article 8:931.4 : *'quatre jours consécutifs'*), et *'... ou, si un autre nombre d'heures est raisonnable ou usuel à quai, sur ce nombre'* a été omis afin d'éviter de possibles discussions sur son interprétation.

Si le règlement convenu relativement au délai de chargement et de déchargement contient des dispositions concernant l'indemnité après l'expiration de la Surestarie, l'indemnité prévue par ce règlement est applicable.

Les Parties peuvent également convenir d'une autre Surestarie.

L'article 12.3 est conforme au Code civil [néerlandais] (article 8:932.1).

Article 13 : Préparation du voyage

Les articles 13.1 et 13.2 définissent les facultés et les responsabilités du Transporteur touchant les aspects nautiques du voyage.

L'article 13.2 rapproché de l'article 13.5 concerne la préparation vigilante du voyage par le Transporteur (« compétent »). Il doit tenir compte des obstructions et restrictions (anormales) sur la Route d'arrivée et de navigation¹³ et signaler à l'Expéditeur, préalablement à la conclusion du Contrat de transport, un risque réel d'obstruction ou restriction. Une restriction anormale pourra être des hautes eaux, de la glace ou une grève du personnel des gestionnaires de voies navigables. En cas de risque réel d'obstruction ou de restriction anormale, le Transporteur et l'Expéditeur sont tous deux

¹² Voir ECLI:NL:GHDHA:2016:439.

¹³ Une obstruction ou un retard pendant le voyage vers la prochaine Localité de chargement entre dans le champ d'application du contrat de transport concernant ce prochain voyage.

conscients à la conclusion du Contrat de transport du risque encouru et pourront dans cette perspective, prendre des accords supplémentaires (article 13.4) et partager les risques.

Si l'Expéditeur a (pourrait avoir) connaissance d'un risque (réel) d'obstruction ou de restriction anormale, il doit le mentionner lors des négociations contractuelles (article 13.3). Et ce Par écrit, car, au cas où contre toute attente, les choses tourneraient mal plus tard, il lui sera difficile de prouver sa vigilance si ce n'était qu'une remarque en passant durant la négociation du contrat !

La compétence de l'Expéditeur est mesurée à ce que l'on peut attendre de l'Expéditeur en question. Cela peut varier fortement d'un cas à l'autre. Par exemple, entre les agences de courtage de fret ou les services logistiques de grands affréteurs qui sont très proches du marché et les expéditeurs qui n'ont une cargaison à transporter qu'occasionnellement. Les connaissances d'un courtier éventuellement engagé par l'Expéditeur entrent ici également en ligne de compte.

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

Articles 14.1 et 14.2 Localité et Lieu

La définition du terme Obstacle fait la distinction entre la Route d'arrivée et la Route de navigation, lesquelles désignent à leur tour respectivement la route vers le Lieu de chargement, de là la route vers le Lieu de déchargement. Les responsabilités du Transporteur, respectivement de l'Expéditeur stipulées aux articles 13.1 et 13.2 sont basées sur ces définitions.

Si le Lieu de chargement ou de déchargement n'est pas mentionné dans la Charte-partie (article 13.5), ces responsabilités ne s'étendent que jusqu'à la limite de la Localité de chargement, respectivement de déchargement, l'Expéditeur répond de l'accessibilité du Lieu de chargement, respectivement de déchargement (article 7.3).

Article 14.2 « Route d'arrivée, de navigation »

Par sa nature, cet article prévoit la situation dans laquelle le bateau utilisé pour l'exécution de la Charte-partie est confronté en route vers la Localité de chargement ou de déchargement à une obstruction. Mais il prévoit également la situation dans laquelle une obstruction survient sur la Route de navigation, alors que le bateau utilisé pour l'exécution de la Charte-partie est encore en route vers le Lieu de chargement ou y est amarré.

Article 14.2 « raisonnablement »

Le seul fait que le bateau utilisé pour l'exécution de la Charte-partie soit confronté, en route vers la Localité de déchargement, par exemple, à une obstruction, ne signifie pas que ce bateau ne peut pas atteindre cette localité. C'est sans doute possible en empruntant une voie de détour. Néanmoins, ce doit être en termes de temps et de surcoût une alternative raisonnable en comparaison de la durée de voyage et du montant de fret sans obstruction.

Il en va de même lorsque le bateau utilisé pour l'exécution du Contrat de transport rencontre une obstruction en route vers la Localité de chargement. Dans ce cas, il est concevable qu'utiliser un autre bateau adapté, disponible sur le marché, pouvant effectivement atteindre la Localité de chargement constitue une alternative réalisable et raisonnable.

Articles 14.2 à 14.5 « est annoncé »

Il s'agit donc du moment auquel l'Obstacle est annoncé et non pas auquel il survient. Il faut penser en premier lieu aux informations nautiques facilement accessibles publiées par les gestionnaires des voies navigables, par exemple sur www.vaarweginformatie.nl. L'heure à laquelle un nouvel avis nautique est envoyé aux abonnés de ce site est déterminante. Les communiqués dans les médias sur les (intentions) de grèves par exemple, sont également déterminants.

Article 14.3 (limitation de la faculté de dénoncer le contrat)

Cet article stipule que la dénonciation de la Charte-partie à raison d'un Obstacle doit être proportionnée à la nature et à la gravité de l'Obstacle. Par exemple, la durée prévisible de l'Obstacle. Il résulte en outre de cet article, qu'une Partie ayant agi avec négligence dans la phase préparatoire ne peut pas dénoncer la Charte-partie.

Article 14.3 (indemnités)

La durée du délai de chargement écoulé et l'éventuelle surestaries après l'annonce d'un Obstacle sont déterminées par l'Expéditeur. Si l'Expéditeur dénonce la Charte-partie, il est redevable des surestaries pour la durée à déterminer alors entre l'annonce de l'obstruction et l'instant de la résiliation. Il est en de même pour le laps de temps non écoulé du délai de chargement après l'annonce de l'obstruction, naturellement si l'Expéditeur fait usage de son droit de résiliation. Cependant, si le Transporteur

dénonce le contrat durant cette période, il perd son droit à cette indemnisation, le mouillage au Lieu de chargement étant alors inutile de son fait.

Article 14.3 (filet de sécurité)

Cet article est un filet de sécurité, puisque dans cette situation, rien n'empêche les Parties de prendre des accords ad hoc (« attendre de voir comment les choses se passent »), également sur les indemnisations.

Article 14.4 (après le démarrage du chargement)

Il y a tant de situations concevables après le démarrage du chargement, il n'y a qu'une formulation possible « embarqués dans le même bateau, rentrons à bon port ».

Article 14.5 (Partie négligente)

Cet article prévoit les situations dans lesquelles les conséquences de l'Obstacle auraient pu être évitées ou limitées si la Partie négligente avait effectivement rempli son Devoir de vigilance.

Aucune disposition n'a été incluse au cas où les deux Parties n'auraient pas rempli leur Devoir de vigilance, car se pose alors, entre autres, la question de savoir laquelle a été la plus négligente.

Article 14.6 (limitation de responsabilité)

En fonction des circonstances du cas, le préjudice résultant d'un manquement aux dispositions de l'article 13.2 peut prêter à discussion sur sa qualification comme préjudice dû à un retard ou comme une forme de préjudice qui n'est pas régie par le régime de responsabilité de la convention CMNI. Afin de prévenir ce type de discussion, la responsabilité du Transporteur est limitée au fret, ce qui ne sera pertinent que si cette limitation de responsabilité ne ressort pas de l'article 20, paragraphe 3 de la convention CMNI. Auquel cas, il équitait d'appliquer cette limitation au cas inverse au bénéfice de l'Expéditeur.

Article 15 : Basses eaux

Les articles 15.1 et 15.2 définissent les facultés et les responsabilités du Transporteur touchant les aspects nautiques du voyage (vigilance).

Par basses eaux, la cargaison qu'un bateau peut embarquer est moins importante. Dans la pratique, les conséquences financières sont prises en compte selon l'une des méthodes suivantes :

- Incluses dans le tarif de fret (article 16.2) ;
- Fret forfaitaire (article 16.3) ;
- Majoration basses eaux (articles 15.3 et 15.4).

Les heures mentionnées au paragraphe 3 des articles 15.3 et 15.4 sont souvent utilisées pour les voyages courts ou la navigation à l'aval sur le Rhin, la Meuse, la Sarre et le Neckar, par exemple. Les Parties sont libres de convenir d'autres heures selon les cas. D'autres formulations sont également employées dans la pratique, telles que :

- 'Au passage du limnimètre x' ou 'directement après le passage de la voie d'eau y' ;
- 'Niveau le plus bas du limnimètre x entre démarrage du chargement et arrivée au port de déchargement ou écluse z' ;
- Combinaisons de limnimètres ;
- Etc.

Il appartient aux Parties de convenir de ce qu'elles jugent le plus approprié dans les circonstances données. Les conditions BV 2016 n'entrent pas dans leur rapport commercial.

Article 16 : Aspects financiers

Les conditions suivent ici l'usage de calculer le fret selon le poids chargé ou déchargé. Les Parties peuvent faire ce choix.

La clause dite 'environ' de 2,5 % est également incluse, une clause généralement non écrite, mais souvent employée.

Article 16.4 (droit de port, taxe de navigation et droit de quai)

Cet article est basé sur la pratique. Pour un voyage par voies navigables allemandes (à l'exclusion du Rhin), les taxes de navigation imposées par le gestionnaire des voies navigables ne sont généralement pas comprises dans le tarif de fret ou le fret forfaitaire. Raison pour l'option est incluse. Le droit de quai (loyer pour l'usage d'un quai) n'est jamais à la charge du Transporteur.

Article 16.6 (Facturation par l'une ou l'autre Partie)

Cet article facilite la pratique encore courante dans le transport fluvial où ce n'est pas le Transporteur qui établit les factures, mais l'Expéditeur ou son partenaire contractuel. Bien que les rédacteurs des conditions BV 2016 restent neutres vis-à-vis des accords de facturation tels que « self billing » (autofacturation) ou « reversed billing » (autoliquidation), il convient de remarquer que ces méthodes sont maintenant soumises à des règles en raison d'obligations administratives relevant de la taxe sur le chiffre d'affaires. Nous renvoyons notamment à la directive européenne 2010/45/EU (article 12, 16 lettre b, 224 et 225), à l'article 35 de la loi [néerlandaise] relative à l'impôt sur le chiffre d'affaires (*Wet op de Omzetbelasting*), ainsi qu'à l'arrêté [néerlandais] concernant l'impôt sur le chiffre d'affaires, les obligations administratives, de facturation et autres obligations du 6-12-2014 (voir en particulier les articles 3.2.3 et 3.3.5). Ces documents exposent l'obligation d'établir la facture en nom l'entrepreneur prestataire de services, et implicitement l'interdiction d'une facturation crédit.

Article 16.7 point 3 (Intérêts)

La directive 2011/7/EU du Parlement européen et du Conseil du 23 février 2011 relative à la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales (PbEU L48/1) a été transposée dans le Code civil [néerlandais] (articles 6:119a et 6:120). Concernant les « contrats commerciaux » :

- Le délai de paiement est à 30 jours, sauf s'il en a été convenu autrement ; un délai plus long est possible à condition de ne pas constituer une discrimination manifeste à l'égard du créancier ;
- Le taux d'intérêt est équivalent au taux de refinancement fixé par la Banque centrale européenne pour sa plus récente opération principale de refinancement effectuée avant le premier jour calendaire du semestre en cause¹⁴, majoré de huit points de pourcentage.

Les Parties peuvent s'écarter de ces règles, mais cela ne doit pas conduire à des clauses et pratiques abusives (l'exclusion de pénalités et de frais de recouvrement est considérée comme telle).

Frais de recouvrement

Les conditions BV 2016 ne contiennent pas d'articles portant sur les frais de recouvrement extrajudiciaires et judiciaires. En ce qui concerne les frais de recouvrement extrajudiciaires, en l'absence de règles plus détaillées, le barème cité dans l'arrêté [néerlandais] concernant l'indemnisation des frais de recouvrement extrajudiciaires (*Besluit Vergoeding Buitengerechtelijke Incassokosten*) et les dispositions de l'article 6:96, alinéa 2 lettre c, 4 et 5 du Code civil [néerlandais] s'appliquent. Ces textes renferment un règlement équitable pour toutes les parties.

Article 17 : Préjudice et responsabilité

Article 17.1, point 1 (dommages résultant des exigences convenues relatives au Bateau, cale et citernes)

Ce paragraphe est rapproché de l'article 18, paragraphe 1, lettre c de la convention CMNI en ce qui concerne le transport convenu en pontée ou en cales ouvertes. Concernant les dommages résultant directement des exigences de l'Expéditeur à l'égard du bateau, il est rapproché de l'article 18, paragraphe 1, lettre a de la convention CMNI.

Le Transporteur a le devoir de veiller au bon état des Marchandises à bord du Bateau dans les limites du cadre convenu : cale, citernes, couverture, trappes, cargaison en pontée, etc. S'il a été convenu par exemple, « en cale ouverte » et qu'il pleut, l'Expéditeur ne peut pas se plaindre de l'humidité prise par les Marchandises à bord du Bateau. En revanche, si cela s'est produit à la suite d'un départ d'Amsterdam vers Lemmer avec vent N 8, le Transporteur aurait dû au moins appeler l'Expéditeur pour le lui déconseiller, hormis les risques nautiques qu'il court dans ces conditions.

Article 17.1 point 2 (limitation de la responsabilité du Transporteur)

Cet article permet d'appliquer également aux situations que ne prévoit pas la convention CNMI, mais qui le sont dans les conditions BV 2016, le calcul de l'indemnité, les limites maximales de responsabilité et la déchéance du droit de limiter la responsabilité précisés dans la CMNI.

Article 17.2, point 1 (dommages subis par le Bateau occasionnés par les Marchandises)

L'article 913, alinéa 1 du Code civil [néerlandais] dispose, entre autres, que l'Expéditeur répond du préjudice subi par le Transporteur causé par les Marchandises à bord du Bateau. Dans la situation visée au point 1 toutefois, l'auteur du dommage subi par le Bateau occasionné par les Marchandises n'est pas l'Expéditeur, mais le Transporteur.

¹⁴ Voir www.dbn.nl pour le taux actuel

Article 17.2, point 2 (usure et traces d'usage normalement entraînées)

Le Transporteur doit prévoir dans le fret à conclure l'usure et les traces d'usage normales raisonnablement prévisibles, compte tenu du type de cargaison¹⁵.

Article 17.3 (règlement du préjudice directement sur place)

Cet article implique une obligation d'efforts en vue de régler le préjudice sur place avec l'auteur, lorsqu'il est question d'un dommage mineur non contesté.

Il est conseillé de consulter auparavant l'assureur, car si le dommage s'avère par la suite beaucoup plus important qu'il n'y paraissait en premier lieu, il n'est plus possible d'avoir recours à l'assurance.

Article 17.4 (extension ou limitation de la responsabilité)

Suivant la ligne de la convention CMNI, cet article 'anticipe' qu'il n'y a pas d'extension ou de limitation de la responsabilité du Transporteur.

Marchandises endommagées si chargement, arrimage, calage ou déchargement sont effectués par le Transporteur

Lorsque le chargement est effectué par le Transporteur, la prise en charge a déjà lieu sur le quai de chargement (dans la plupart des cas) et non pas à bord du Bateau. Par conséquent, la responsabilité du Transporteur pour les dommages aux Marchandises ou leur perte pendant le chargement est régie par la convention de CMNI. Toutefois, il convient de noter que le moment de la prise en charge devra être déterminé au cas par cas au regard des circonstances matérielles.

L'alinéa qui précède s'applique par analogie au déchargement effectué par le Transporteur.

Si le Transporteur effectue l'arrimage ou le calage des Marchandises après les avoir chargées lui-même, il a les a déjà prises en charge, par conséquent, sa responsabilité quant à leur arrimage et calage est régie par la convention CMNI.

Si l'Expéditeur effectue le chargement des Marchandises et que celles-ci sont ensuite arrimées et calées par le Transporteur, il est concevable que l'Expéditeur soit encore en train de charger alors que le Transporteur a déjà commencé l'arrimage ou le calage. S'il survient alors des dommages, la responsabilité devra être déterminée au cas par cas en fonction des circonstances matérielles. La responsabilité du Transporteur sera dans tous les cas régie par la convention CMNI si le dommage survient à cause et pendant qu'il procède à l'arrimage et/ou au calage, ou si le dommage survient ensuite, durant le voyage, du fait du mode d'arrimage ou de calage de la cargaison employé par le Transporteur. Dans les deux cas, il y a lieu de penser que le Transporteur avait déjà pris en charge la cargaison au moment où le dommage est survenu.

Le chargement des Marchandises par le Transporteur, puis leur arrimage et calage par l'Expéditeur ne se voient pas dans la pratique.

Autres dommages ou responsabilités

Le cas échéant, les dommages survenant hors du Contrat de transport et les responsabilités devront être réglés selon la loi applicable¹⁶. Par exemple, les incidents se produisant sur le terrain de transbordement ou un « abordage » avec le quai de chargement ou de déchargement. Les conditions BV 2016 ne prévoient pas ces cas.

Article 18 : Droit de rétention

Cet article est basé sur les Conditions générales 2002 du transport routier, également élaborées bilatéralement par les intéressés à la cargaison et les transporteurs. L'article élargit le droit de rétention légal revenant au transporteur fluvial selon le droit néerlandais. Ce droit de rétention légal ne peut être exercé que pour obtenir le paiement du fret pour la cargaison considérée.

Article 18.2 et 18.3

Le droit de rétention s'étend aux créances antérieures au titre de contrats précédents entre les parties restées impayées. Concernant le Destinataire, l'article 18.3 pose comme condition que celui-ci était également intéressé à ces créances antérieures : il devait être également le Destinataire des transports précédents. Si cela n'était pas le cas, le Transporteur peut faire valoir son droit de rétention vis-à-vis de l'Expéditeur (également dans le cadre de la faculté de l'Expéditeur à émettre des

¹⁵ Voir : MvT 14 049, Parl. Gesch. 8 423

¹⁶ Voir également à ce sujet l'article 4 du Règlement CE 864/2007

consignes), mais le Destinataire conserve son droit d'exiger la livraison. Il est ainsi évité que le Destinataire soit lésé du fait d'un conflit entre l'Expéditeur et le Transporteur qui ne le concerne pas.

Article 18.4

Une circonstance doit survenir conduisant le Transporteur à douter de la capacité de l'Expéditeur. Il est peu probable que cela se produise dans la pratique, le seul fait que l'Expéditeur dispose des Marchandises permettant de présumer en confiance qu'il est habilité à les remettre en vue de leur transport. Il ne s'agit pas ici du pouvoir de disposer de la propriété. Dans la situation en question, un doute peut surgir par exemple, en cas de faillite de l'Expéditeur avant l'embarquement des Marchandises.

Dans tous les cas, le Transporteur n'a pas à mettre en doute la capacité de l'Expéditeur par avance ; il n'y a pas ici de devoir d'investigation positive.

Article 18.5

Cet article vise à écarter l'emploi de ce moyen de pression par le Transporteur en cas de réclamations autres que le paiement du fret et des indemnités qui s'y rattachent, les réclamations de dommages-intérêts étant les premières visées ici. En effet, le paiement dans ce cas ne peut être obtenu par ce moyen, le conflit doit être tranché d'un commun accord ou au besoin par le tribunal.

Par ailleurs, en cas de créances contestées, il convient de faire preuve de retenue dans l'exercice du droit de rétention. La rétention injustifiée de la cargaison peut donner lieu à des dommages-intérêts considérables.

Absence de droit de gage

Les conditions BV 2016 n'incluent pas le droit de gage. En tant que droit limité sur la propriété, le gage n'a pas sa place dans un contrat de transport. Le droit de gage ne peut être rompu et est opposable aux tiers. Étant un droit réel - à la différence du droit de rétention - le caractère raisonnable du gage ne peut être évalué, de sorte que l'exercice d'un droit de gage peut léser des tiers de manière disproportionnée. En outre, un droit de gage ne peut revenir qu'à un nombre limité de prestataires de service, à savoir les prestataires contractant directement avec le propriétaire de la cargaison. Cela pourrait donner lieu à des rapports déséquilibrés entre les différentes parties à un contrat de transport.

Article 19 : Assurance

Article 19.1

Cet article confirme la pratique actuelle, selon laquelle le Transporteur n'a pas la responsabilité de souscrire une assurance couvrant les dommages aux Marchandises ou leur perte. Il ne diffère en cela de la législation.

Article 19.2 (devoir d'assurance)

Le devoir d'assurance du Transporteur ne porte que sur sa responsabilité évoquée dans cet article. Le transporteur n'est donc pas soumis à un devoir d'assurance de son autre responsabilité, comme il n'est pas non plus imposé un devoir d'assurance à l'Expéditeur et au Destinataire.

La responsabilité des dommages qui n'ont pas un rapport direct avec le Contrat de transport (incidents sur le terrain de transbordement ou « abordage » avec le quai de chargement ou de déchargement par ex.) n'entre pas dans le cadre des conditions BV 2016. Ni un éventuel devoir d'assurance à cet égard.

Articles 19.2 et 19.3 (attestation d'assurance)

L'Expéditeur ne peut s'assurer à la conclusion du Contrat de transport que le Transporteur a contracté une assurance suffisante que s'il dispose d'une attestation. Par ailleurs, l'Expéditeur peut également envisager de demander cette attestation d'assurance avant la conclusion du Contrat de transport, afin d'éviter tout retard, par exemple.

Lors d'une prochaine commande du même Expéditeur pendant la durée de l'assurance, l'attestation est d'ores et déjà fournie (lors d'un voyage précédent) à l'Expéditeur, il n'est donc pas nécessaire de la lui fournir à nouveau. Il est recommandé dans ce cas, de bien s'accorder à ce sujet afin d'éviter tout malentendu.

Article 19.2 (transport confié à un Transporteur substitué)

Le devoir d'assurance incombant au Transporteur stipulé dans cet article s'applique également lorsque celui-ci confie le transport à un Transporteur substitué.

En fonction de la situation, les Parties sont libres d'en convenir autrement, par exemple : *'Le Transporteur (1) veille à ce que le Bateau soit dûment assuré en responsabilité des dommages aux Marchandises, de leur perte et d'un retard de leur livraison et (2) fournit, dans les meilleurs délais*

après la conclusion du Contrat de transport, l'attestation de cette assurance à l'Expéditeur. Elles doivent alors insérer cette stipulation dans la Charte-partie. L'article 19.3 (manquement à cette obligation) demeure applicable.

Article 20 : Autres dispositions

Article 20.2 (responsabilité des auxiliaires)

Cet article vise à protéger les auxiliaires des parties au Contrat de transport. L'article offre à ces auxiliaires la protection dont leur donneur d'ordre bénéficierait si lui-même faisait l'objet d'une action en justice de l'autre Partie. Il est ainsi évité que les Parties omettent leur cocontractant pour obtenir un dédommagement supplémentaire de tiers qui ne sont pas partie au Contrat de transport.

Cette clause est couramment dite clause Himalaya, d'après une affaire en Angleterre à propos d'une passagère victime d'un accident lors de l'embarquement à bord du SS Himalaya.

Article 20.3 (cession)

Cet article interdit aux Parties de céder leurs créances réciproques à des tiers. Il est motivé par le fait que les Parties ont un intérêt (commercial) à résoudre de manière satisfaisante les litiges. Les tiers qui « rachètent » ces créances n'ont pas un tel intérêt, et privilégieront le recours aux tribunaux pour trancher un litige, ce qui n'est pas souhaitable.

L'article ne touche pas les assureurs, puisqu'en vertu de la loi, ils agissent par subrogation dans les droits du créancier assuré.

Il ne touche pas non plus les agences de recouvrement, celles-ci recouvrant une créance au nom de leurs clients (par procuration).

Article 20.4 (élection de for résolution de litiges)

Cet article désigne le tribunal de Rotterdam comme tribunal compétent. L'expertise et l'expérience de ce tribunal dans le règlement de contentieux du transport a dicté ce choix. Comme alternative, un arbitrage TAMARA peut être convenu (plus rapide, moins onéreux).

Voir pour plus d'informations : www.tamara-arbitration.nl.

Article 20.5 (services supplémentaires)

Cet article prévoit la possibilité de convenir de services supplémentaires. Les Parties doivent être attentives au fait que ces services souvent ne sont pas régis par la convention CMNI (contraignante) ou les règles du Livre 8 du Code civil [néerlandais]. De tels services nécessitent d'établir des conditions complémentaires réglant les droits, obligations et responsabilité réciproques des Parties.

Points sur le contenu de la Charte-partie qui n'ont pas encore été traités

L'application des conditions BV 2016 convenue par les Parties doit être explicitement mentionnée (voir le Modèle, sous les Champs 1 et 2). Les conditions BV 2016 doivent être à la disposition des deux Parties, par exemple en :

- Les joignant en annexe à la Charte-partie ;
- Les envoyant sur demande, par voie électronique ou non ;
- Les rendant disponibles sur Internet par un (hyper) lien dans la Charte-partie.

Certaines phrases figurant dans le Modèle figurent également dans les conditions BV 2016. La jurisprudence montre que cela est particulièrement souhaitable, si ce n'est nécessaire. Ce sont (voir le Modèle) :

- Le renvoi à la Convention CMNI Verdrag et à la loi néerlandaise (texte sous les Champs 1 et 2) ;
- L'élection de for pour le règlement des litiges (la phrase dans le Champ 20, jusqu'à 'sauf si') ;
- Assurance (la phrase dans le Champ 21 jusqu'à 'sauf').

Le texte sous les Champs 1 et 2 du Modèle énonce que toutes autres conditions (générales) sont exclues. Il est généralement préconisé de ne pas s'écarter de cette mention. Ceci est également recommandé pour une Charte-partie dans laquelle l'application standard d'autres conditions générales est mentionnée sur le papier à lettres (électronique) utilisé (par exemple en bas de page).¹⁷ Si différents ensembles de conditions sont utilisés conjointement, un ordre de priorité doit être au moins précisé en cas de contradiction. Il faut en outre fixer quelles conditions sont applicables à quelles activités.

¹⁷ Voir le Code civil [néerlandais], Livre 6, Titre 4, Section 3.

CHAÎNES D'ORDRES ET D'EXÉCUTIONS

Dans une chaîne d'ordres et d'exécutions, différentes conditions commerciales entreront généralement en jeu. Ceci est habituel dans le commerce. Toutefois, si différentes conditions en 'petites lettres' sont appliquées dans une telle chaîne, cela peut entraîner un risque supplémentaire pour les intermédiaires. Une certaine vigilance est ici de mise.

CONTRATS DE TRANSPORT À PLUS LONG TERME

Certains points qui ne sont pas pertinents dans les conditions de transport pour un voyage simple peuvent être signalés dans la pratique dans des conditions d'affrètement à plus long terme. Ces points sont (liste non limitative) :

- Durée du contrat
- Tonnage total
- Planification
- Délais de préavis/commande
- Clauses gazole

Annexe 1**Signature, ratification et entrée en vigueur de la convention CMNI****Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)**

Participants	[signature]	Ratification	Entry into Force
Belgique	22 juin 2001	5 05 2008	1 décembre 2008
Bulgaria	22 juin 2001	19 avril 2006	1 05 2006
Croatia	22 juin 2001	7 décembre 2004	1 avril 2005
Czech Republic	22 juin 2001	Novembre 2005	1 05 2006
France	22 juin 2001	11 05 2007	1 septembre 2007
Germany	22 juin 2001	10 juillet 2007	Novembre 2007
Hungary	22 juin 2001	7 05 2002	1 avril 2005
Luxembourg	6 septembre 2001	25 05 2004	1 avril 2005
Moldova	21 décembre 2001	21 avril 2008	1 05 2008
Pays-Bas	22 juin 2001	20 juin 2006	1 05 2006
Poland	20 juin 2002		
Portugal	22 juin 2001		
Romance :	31 juillet 2001	3 avril 2004	1 avril 2005
Russian Federation		11 avril 2007	1 05 2007
Serbia		21 juillet 2010	Novembre 2010
Slovakia	22 juin 2001	Novembre 2007	1 05 2008
Switzerland	22 juin 2001	13 05 2004	1 avril 2005
Ukraine	20 juin 2002		

In accordance with its article 34, paragraph 1, the Convention entered into force on 1 April 2005.

Source (au 01-10-2015) : http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html

Annexe 2

Article 11.5 et 11.6 (Vigilance raisonnable conformément aux usages dans la navigation intérieure)

Période pendant le chargement

La convention CMNI laisse supposer que la prise en charge des Marchandises a lieu à bord du Bateau, mais ne définit pas « l'instant de prise en charge ». Cet instant devra donc être déterminé au cas par cas en fonction des circonstances matérielles. Il s'agit ici du moment à partir duquel le Transporteur a suffisamment de « pouvoir » sur les Marchandises pour être en mesure d'assumer ses obligations en vertu de la convention CMNI. Cela peut varier selon le type de cargaison : vrac sec, liquides, conteneurs, conteneurs souples, cargaison mixte.

Période pendant le déchargement

L'article 10.2 de la convention CMNI mentionne comme « instant de livraison » : *'Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire [...]'*.

À ne pas confondre avec le moment de notification, l'ouverture des panneaux de cale¹⁸, etc. ! Ici aussi, il est supposé que la livraison a lieu à bord du Bateau, mais il peut s'avérer en être autrement au vu de faits, circonstances et accords. En effet, il ne sera pas toujours clair a priori à quel moment les marchandises sont effectivement à la disposition du Destinataire.

Conclusion

Les règles de la convention CMNI peuvent avoir pour conséquence qu'un certain temps s'écoule et que certaines opérations aient lieu entre le début du chargement et la prise en charge, ainsi qu'entre la livraison et l'achèvement du déchargement. La question se pose alors de savoir quelles sont les obligations (de vigilance) du Transporteur dans ces périodes à l'égard des Marchandises à bord du Bateau. Il a été choisi de les définir dans les conditions BV 2016 ainsi *'exercer une vigilance raisonnable conforme aux usages dans la navigation intérieure'*.

Un schéma figurant à l'annexe 3 de cette annexe explicative présente les étapes dans la situation où l'Expéditeur effectue le chargement, l'arrimage et le calage et le Destinataire effectue le déchargement. Les situations où le Transporteur effectue une ou plusieurs de ces opérations sont abordées dans l'explication de l'article 17.

Exemples

On peut citer comme exemples de « vigilance raisonnable » :

- concernant l'état adéquat du Bateau : maintenir le Bateau en état de navigabilité, panneaux de cale de type courant permettant la fermeture étanche de la cale ;
- concernant l'acte et omission du Transporteur : ne pas asperger la cale au jet.

Lors des réunions de consultation, il a été demandé à plusieurs reprises si les articles 10.5 et 10.6 signifiaient que le Transporteur devait (entre autres) « rester en faction » en cas de pluie. La réponse est non ! Mais le Transporteur doit être joignable et disponible pour fermer et ouvrir les panneaux de cale sur les indications de l'Expéditeur ou du Destinataire.

Responsabilité limitée

L'article 17.2 stipule en cas de manquement du Transporteur à ses obligations visées aux articles 11.5 et 11.6, que la responsabilité de celui-ci - sauf intention ou comportement téméraire - est limitée au même titre que dans la période régie par la convention CMNI (dès l'instant de la prise en charge en vue du transport jusqu'à l'instant de la livraison).

Charge de la preuve

Les dommages subis ou la perte de Marchandises à bord du Bateau doivent toujours être prouvés par l'Expéditeur ou le Destinataire.

L'Expéditeur ou le Destinataire devront également prouver que le Transporteur a manqué à ses obligations visées aux articles 11.5 et 11.6. Un renversement de la charge de la preuve ne s'applique pas ici comme c'est le cas à l'article 16.1 de la convention CMNI, portant sur les dommages ou la

¹⁸ Les panneaux de cale étant ouverts à la demande de l'Expéditeur ou du Destinataire en application de l'article 11.4 points 2 et 3.

perte de Marchandises à bord du Bateau depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison.

