

COMMISSION DE DROIT MARITIME

SIXIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)
AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

SIXIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Le présent Livre bleu énonce les propositions de la Commission de droit maritime pour la révision du droit belge de la navigation. Ces propositions constituent ensemble l'Ébauche de Code belge de la navigation et ont été soumises en 2011, 2012 et 2013 à une consultation publique.

Bien que le présent texte puisse encore contenir quelques imperfections, nous avons préféré le publier sur www.droitmaritime.be tel qu'il a été présenté lors de la journée d'études s'y rapportant, sans corrections. Partant des observations reçues et de la concertation avec les intéressés, la Commission de droit maritime peaufinera ensuite l'Ébauche de Code belge de la navigation.

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

SIXIÈME LIVRE BLEU
CONCERNANT LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Rapporteur :

Eric Van Hooydonk, avec la collaboration de Frank Stevens

Offenbar besteht ein Bedürfnis, die Charter dogmatisch einzuordnen; der deutsche Jurist braucht das. Warum, bleibt unklar.

(Puttfarken, H.-J., *Seehandelsrecht*, Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997, 157, n° 397)

Zoveel wetgevers, zoveel zinnen.

(Haak, K.F., *Uniformiteit, quo vadis ?*, La Haye, Boom Juridische Uitgevers, 2013, 17)

COLOPHON

Eric Van Hooydonk
Sixième Livre bleu concernant la révision du Droit belge de la navigation
Anvers
Commission de droit maritime
2013

603 pages - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Johan Vande Lanotte and Eric Van Hooydonk

© 2013 Eric Van Hooydonk

Tous droits réservés. Sous réserve des exceptions formellement prévues par la loi, aucun élément de la présente édition ne peut être reproduit, enregistré dans une base de données ou publié, d'une manière quelconque, sans l'autorisation préalable et explicite de l'auteur.

Bien que la présente édition ait été réalisée avec la plus grande rigueur et le plus grand soin, ses auteurs ne peuvent garantir l'absence d'éventuelles erreurs (d'impression), lacunes ou imperfections et n'en acceptent aucune responsabilité.

Eric Van Hooydonk, Président de la Commission de droit maritime
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Anvers
Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Transports maritimes
Rue du Progrès 56, B-1210 Bruxelles, local 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

PRÉFACE

Ces dernières années, les autorités fédérales ont déployé des efforts considérables pour placer la Belgique en tant que nation maritime sur la carte internationale. Le repavillonnage couronné de succès de la marine marchande belge et son positionnement au sein du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale ont été notamment accompagnés de diverses initiatives tendant à moderniser la législation maritime (nouvelle loi sur les épaves, nouvelles lois sur le contrat de travail maritime pour la pêche maritime et la marine marchande, adhésion au Protocole LLMC et à la Convention sur les hydrocarbures de soute, nouvelle loi sur la sécurité maritime...) et la politique de la Mer du Nord a été reconnue comme politique à part entière. Le succès continu des investissements dans les ports de mer et intérieurs témoigne d'un grand dynamisme et d'une vitalité considérable, tant dans le secteur public que dans le secteur privé des ports et de la navigation. Ce secteur est et demeure le moteur de l'économie belge.

Depuis quelques années, une révision complète de la législation belge de la navigation est en préparation. La Commission Royale de Révision du Droit Maritime, fondée en 2007, travaille à l'élaboration d'un tout nouveau Code de la Navigation. Grâce à la collaboration de nombreux experts nationaux et étrangers, un nouveau régime légal a été mis sur pied qui renforce encore davantage la compétitivité de la navigation et des ports belges ainsi que des prestataires de services juridiques-maritimes. Cette révision est d'une urgente nécessité car la loi maritime actuelle est largement obsolète, sa version de base remontant à 1879.

Des parties d'une Ébauche de Code belge de la Navigation ont été lancées depuis début 2011 et ont d'emblée été soumises à une consultation publique. Le présent Livre bleu est le dixième d'une série de douze rapports émanant de la Commission de révision. Ces rapports formulent une analyse critique de la législation belge actuelle et ont été préparés à la lumière des conventions internationales, de la législation étrangère et des intérêts en présence. Sur la base de ces critiques argumentées, les rapports présenteront des propositions de texte concrètes, accompagnées de commentaires. Je félicite la commission de révision pour le résultat sérieux et impressionnant de ses activités.

J'en profite pour appeler vivement chacun des intéressés issus du secteur des ports et de la navigation ainsi que du monde juridique à participer activement à la consultation et à contribuer ainsi à l'élaboration d'un régime légal qui réponde au mieux aux besoins du secteur. Sur la base des résultats de la consultation et d'un complément de droit public, un avant-projet de loi sera rédigé et soumis au processus législatif formel.

Bruxelles, le 10 juillet 2013

Johan Vande Lanotte
Ministre de la Mobilité maritime



INTRODUCTION

Le secteur de la navigation et des ports belge appartient à l'élite internationale. Le port d'Anvers est le deuxième port d'Europe et, à beaucoup d'égards, notamment sur le plan de la superficie, il est le plus grand au monde. Zeebruges, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège remplissent également, chacun pour les activités qui le concernent, un rôle de premier plan en Europe. En matière de tonnage, la marine marchande belge appartient déjà depuis des années au top vingt mondial, devançant la marine marchande de nations maritimes plus importantes en Europe. Le marché belge des assurances transport compte parmi les quinze plus importants au monde. La Belgique maritime dispose d'un savoir-faire reconnu sur la scène internationale, dans le domaine de la construction, nautique, économique et juridique. En cette période de mondialisation, le secteur maritime est plus que jamais le joyau de l'économie belge.

La révision de la loi maritime belge apparaît comme une priorité pour poursuivre le développement du secteur de la navigation belge – ou 'cluster' de la navigation belge. La loi maritime actuelle – incluse dans le Code de commerce sous le Livre II – est totalement dépassée par la pratique actuelle de la navigation et du commerce maritime, ainsi que par les législations étrangères.

Lors d'une journée d'étude menée à Anvers le 16 mai 2006, et ayant attiré de nombreux participants, le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord de l'époque, Renaat Landuyt, avait annoncé une révision de grande envergure de la loi maritime. Sous son impulsion, et avec le soutien de l'Union Royale des Armateurs Belges, une petite équipe d'experts de la loi maritime a entamé, fin 2006, les travaux de préparation de la nouvelle loi maritime belge. Cette équipe a publié un Livre vert, soumettant un certain nombre d'idées et de suggestions à une consultation publique couronnée de succès.

La Commission de droit maritime, créée par l'arrêté royal du 27 avril 2007, est chargée de l'élaboration d'un nouveau Code belge de la Navigation. Le Ministre de la Mobilité Yves Leterme, et ensuite le Secrétaire d'État Etienne Schouppe et le Ministre Johan Vande Lanotte, ont apporté tout leur soutien à ce projet. La commission de révision agit de manière indépendante et tente de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux en présence pour parvenir à un équilibre efficace. L'objectif principal est le renforcement du rayonnement international et de l'attractivité de l'ensemble du secteur de la navigation belge.

Après une préparation approfondie¹ et des concertations avec de nombreux experts, la Commission de droit maritime est aujourd'hui en mesure d'exposer ses conclusions et ses propositions concrètes sur le droit privé de la navigation, présentées dans une série d'une douzaine de rapports, dénommés « Livres bleus ». Ces Livres bleus feront immédiatement l'objet d'une (deuxième) consultation publique. Il s'agit d'une partie centrale du code, où la marge de manœuvre du législateur national est cependant relativement limitée vu la validité de traités et de contrats types en vigueur au niveau international. En outre, il présente un règlement sommaire du remorquage et du poussage.

Au nom de la Commission, je souhaite que le monde juridique, de la navigation et des ports étudient les rapports en profondeur et formulent des propositions constructives pour éventuellement améliorer les textes avant leur soumission à la procédure législative formelle. La Commission remercie d'avance tous les participants à cette consultation pour leur contribution.

¹Les sites internet ont été consultés la dernière fois le 10 juin 2013.

Anvers, le 10 juillet 2013

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de droit maritime



LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES AFFRÈTEMENT, TRANSPORT ET REMORQUAGE ET POUSSAGE DU TITRE AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

Les dispositions de la Loi maritime concernant le contrat d'affrètement sont totalement obsolètes. Fondamentalement, elles remontent à l'époque de la navigation à voile du dix-septième siècle. Le régime légal ne contient aucune définition de la notion de contrat d'affrètement. La jurisprudence belge a tendance à appliquer les dispositions relatives au contrat d'affrètement également au contrat de transport. La Loi maritime en soi n'est pas très claire à ce propos et n'établit par ailleurs aucune distinction entre les différents types de contrats d'affrètement. D'autre part, les dispositions sont extrêmement casuistiques, mal structurées et pour le moins dépassées par des contrats types d'application au niveau international.

Il n'existe aucun régime international basé sur une convention et pas davantage de législation européenne concernant les contrats d'affrètement. L'Angleterre, qui donne le ton en termes de pratique d'affrètement, ne possède aucune législation nationale concernant les chartes-parties. De nombreux autres pays disposent bel et bien d'un cadre légal, mais le contenu, le degré de détail et la répartition ne présentent pas la moindre uniformité. Les législateurs nationaux expérimentent constamment concernant la classification des divers contrats d'affrètement et contrats de transport et le rapport mutuel entre les différents régimes concernés. Par conséquent, le droit comparé ne fournit aucune source d'inspiration univoque. Néanmoins, le régime relatif aux contrats d'affrètement semble être de droit supplétif dans le monde entier.

Notamment à la lumière des résultats de la première consultation et de recommandations internationales, nous avons décidé, dans l'Ébauche de Code maritime belge, en ce qui concerne les contrats d'affrètement, de reprendre un régime restreint et supplétif qui pourra être particulièrement utile dans des cas où les parties n'ont pas fait usage des contrats types usuels. Le nouveau régime doit reposer sur les règles de base des contrats types usuels au niveau international, plus précisément sur le BARECON 2001, la GENTIME et le GENCON, avec ajout de quelques règles législatives spécifiques. Le nouveau régime légal est indépendant du régime d'application au contrat de transport.

En ce qui concerne le régime du contrat de transport outre-mer de marchandises, dans le contexte international actuel, il est préférable que la Belgique reste tenue par les Règles de La Haye et de Visby. Les Règles de Hambourg ne représentent pas une alternative réaliste. Actuellement, il n'est pas évident de savoir si les Règles de Rotterdam perceront au niveau international et il est préférable que la Belgique adopte une attitude attentiste à cet égard.

Il est cependant d'une nécessité urgente que le droit national relatif au transport de marchandises par mer soit corrigé. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, les mesures suivantes sont proposées :

- le champ d'application du régime légal est étendu aux contrats de transport en général, indépendamment du type de document de transport ;
- la protection du régime impératif est étendue à toutes les parties concernées par le contrat de transport ;
- le droit d'action contre le transporteur maritime est quelque peu élargi par rapport au droit actuel ;
- le régime relatif au chargement en pontée est mis en conformité avec la réalité économique et les tendances réglementaires internationales actuelles ;

- les régimes de la Loi maritime relatifs au faux fret et au demi-fret sont explicités ;
- le droit de délivrance est réglé pour les cas où aucun connaissance n'a été émis ;
- le droit de rétention et le privilège du transporteur sont expressément réglés par la loi ;
- les possibilités d'action pour le transporteur en cas de non-enlèvement sont définies ;
- un régime est introduit concernant la responsabilité en cas de retard ;
- la compétence internationale des juges belges concernant des litiges relatifs à des contrats de transport maritime est explicitée ;
- la validité, entre autres, de clauses de compétence est réglée en détail.

En ce qui concerne le transport de passagers, la Convention PAL 2002 a été reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation et a été rendue d'emblée applicable à tout le transport international et national de passagers par mer. L'application des dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil au transport de passagers par mer est exclue étant donné qu'elles règlent des questions juridiques qui sont également régies par le régime PAL. Certaines des dispositions de droit supplétif issues du Titre IV de la Loi maritime, par contre, ont été reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation dans la mesure où elles sont toujours pertinentes pour le transport maritime actuel et règlent des droits et obligations de base des parties.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons décidé, en vue de garantir l'uniformité requise, d'étendre le champ d'application de la Convention CMNI au transport national par voie d'eau intérieure. La Loi sur l'affrètement fluvial peut être abrogée. Les régimes de cette dernière loi, qui ne sont pas touchés par la Convention CMNI, peuvent être repris dans le Code belge de la Navigation. Ils traitent de matières telles que le calcul et le paiement du fret, le chargement et le déchargement des marchandises, le taux d'estarie et de surestaries, l'affrètement en séjour et l'affrètement coque nue.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons en outre choisi de rendre le régime de la Convention PAL 2002, repris à la Section 1, également applicable au transport de passagers par les voies d'eau intérieures. Du point de vue de la capacité des entrepreneurs bateliers et de l'assurabilité de leur responsabilité, des limites de responsabilité inférieures sont appliquées.

La Loi maritime ne contient aucun régime spécifique relatif au remorquage et au poussage. Hormis la France, les pays limitrophes ne connaissent pas davantage une législation de ce type. En Belgique et dans différents autres pays, certains aspects importants baignent dans l'insécurité juridique. C'est tout particulièrement le cas de la qualification du contrat et de la responsabilité des composants des bateaux de remorquage et de poussage à l'égard de tiers. Afin de développer la sécurité juridique, l'Ébauche de Code belge de la Navigation reprend un régime légal élémentaire en matière de remorquage et de poussage qui ne restreint cependant pas la liberté contractuelle.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE DE JOHAN VANDE LANOTTE, MINISTRE DE LA MOBILITÉ MARITIME	5
INTRODUCTION D'ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME	6
LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES AFFRÈTEMENT, TRANSPORT ET REMORQUAGE ET POUSSAGE DU TITRE AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)	8
TABLE DES MATIÈRES	10
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES	27
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS	31
 1. PLAN GÉNÉRAL	 33
A. LA PLACE DANS LE CODE	33
B. MATIÈRES CONCERNÉES	34
 2. AFFRÈTEMENT DE NAVIRES	 36
A. RÉGIME ACTUEL	36
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	36
A.2. APPRÉCIATION	40
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	40
- VUE D'ENSEMBLE DES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT	40
- ABSENCE D'UNE DÉFINITION ET D'UNE QUALIFICATION DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT ET IMPRÉCISION CONCERNANT L'APPLICABILITÉ DU CONTRAT DE TRANSPORT	40
- OBSOLESCENCE DES DISPOSITIONS LÉGALES	46
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	47
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	50
- ALLEMAGNE	50
- ANGLETERRE	57
- FRANCE	57
- LUXEMBOURG	63
- PAYS-BAS	63
- AUTRES PAYS	83
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	106
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	106
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	107
E) CONCLUSION	115
B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	116
B.1. SOUS-SECTION 1. DISPOSITION GÉNÉRALE	116
B.1.1. ARTICLE 6.1. DÉFINITIONS	116
A) TEXTE DE LOI	116
B) COMMENTAIRE	117
B.2. SOUS-SECTION 2. AFFRÈTEMENT COQUE NUE	119
B.2.1. ARTICLE 6.2. APPLICATION MATÉRIELLE	119
A) TEXTE DE LOI	119
B) COMMENTAIRE	119
	10

B.2.2. ARTICLE 6.3. AUTRE LÉGISLATION	120
A) TEXTE DE LOI	120
B) COMMENTAIRE	120
B.2.3. ARTICLE 6.4. MENTIONS	120
A) TEXTE DE LOI	120
B) COMMENTAIRE	120
B.2.4. ARTICLE 6.5. LIVRAISON	121
A) TEXTE DE LOI	121
B) COMMENTAIRE	121
B.2.5. ARTICLE 6.6. MOMENT DE LIVRAISON	121
A) TEXTE DE LOI	121
B) COMMENTAIRE	121
B.2.6. ARTICLE 6.7. RÉSILIATION	121
A) TEXTE DE LOI	121
B) COMMENTAIRE	122
B.2.7. ARTICLE 6.8. RESTRICTIONS D'UTILISATION	122
A) TEXTE DE LOI	122
B) COMMENTAIRE	122
B.2.8. ARTICLE 6.9. EXAMEN LORS DE LA LIVRAISON ET DE LA RESTITUTION	122
A) TEXTE DE LOI	122
B) COMMENTAIRE	123
B.2.9. ARTICLE 6.10. EXAMEN DURANT L'AFFRÈTEMENT	123
A) TEXTE DE LOI	123
B) COMMENTAIRE	123
B.2.10. ARTICLE 6.11. ACCESSOIRES DU NAVIRE ET BIENS DE CONSOMMATION NON DURABLES	123
A) TEXTE DE LOI	123
B) COMMENTAIRE	123
B.2.11. ARTICLE 6.12. ENTRETIEN ET EXPLOITATION	124
A) TEXTE DE LOI	124
B) COMMENTAIRE	124
B.2.12. ARTICLE 6.13. PRIX DU LOYER	125
A) TEXTE DE LOI	125
B) COMMENTAIRE	125
B.2.13. ARTICLE 6.14. HYPOTHÈQUE MARITIME	125
A) TEXTE DE LOI	125
B) COMMENTAIRE	125
B.2.14. ARTICLE 6.15. ASSURANCE	125
A) TEXTE DE LOI	125
B) COMMENTAIRE	126
B.2.15. ARTICLE 6.16. RESTITUTION	126
A) TEXTE DE LOI	126
B) COMMENTAIRE	126
B.2.16. ARTICLE 6.17. GARANTIES	126
A) TEXTE DE LOI	126
B) COMMENTAIRE	126
B.2.17. ARTICLE 6.18. GARANTIE ET SAISIE	126
A) TEXTE DE LOI	126
B) COMMENTAIRE	127

B.2.18. ARTICLE 6.19. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON	127
A) TEXTE DE LOI	127
B) COMMENTAIRE	127
B.2.19. ARTICLE 6.20. RENFLOUEMENT	128
A) TEXTE DE LOI	128
B) COMMENTAIRE	128
B.2.20. ARTICLE 6.21. ENLÈVEMENT DES ÉPAVES	128
A) TEXTE DE LOI	128
B) COMMENTAIRE	128
B.2.21. ARTICLE 6.22. AVARIES COMMUNES	128
A) TEXTE DE LOI	128
B) COMMENTAIRE	128
B.2.22. ARTICLE 6.23. TRANSFERT, SOUS-AFFRÈTEMENT ET VENTE	129
A) TEXTE DE LOI	129
B) COMMENTAIRE	129
B.2.23. ARTICLE 6.24. CONTRAT DE TRANSPORT	129
A) TEXTE DE LOI	129
B) COMMENTAIRE	129
B.2.24. ARTICLE 6.25. GARANTIE BANCAIRE	129
A) TEXTE DE LOI	129
B) COMMENTAIRE	130
B.2.25. ARTICLE 6.26. RÉQUISITION ET EXPROPRIATION	130
A) TEXTE DE LOI	130
B) COMMENTAIRE	130
B.2.26. ARTICLE 6.27. GUERRE	130
A) TEXTE DE LOI	130
B) COMMENTAIRE	130
B.2.27. ARTICLE 6.28. COURTAGE	131
A) TEXTE DE LOI	131
B) COMMENTAIRE	131
B.2.28. ARTICLE 6.29. RÉSILIATION	131
A) TEXTE DE LOI	131
B) COMMENTAIRE	132
B.2.29. ARTICLE 6.30. NOUVEAU BATIMENT	132
A) TEXTE DE LOI	132
B) COMMENTAIRE	132
B.2.30. ARTICLE 6.31. LOCATION-ACHAT	132
A) TEXTE DE LOI	132
B) COMMENTAIRE	133
B.2.31. ARTICLE 6.32. PRESCRIPTION	133
A) TEXTE DE LOI	133
B) COMMENTAIRE	133
B.3. SOUS-SECTION 3. AFFRÈTEMENT À TEMPS	133
B.3.1. ARTICLE 6.33. APPLICATION MATÉRIELLE	133
A) TEXTE DE LOI	133
B) COMMENTAIRE	134
B.3.2. ARTICLE 6.34. AUTRE LÉGISLATION	134
A) TEXTE DE LOI	134
B) COMMENTAIRE	134

B.3.3. ARTICLE 6.35. MENTIONS	134
A) TEXTE DE LOI	134
B) COMMENTAIRE	134
B.3.4. ARTICLE 6.36. DURÉE ET LIVRAISON	135
A) TEXTE DE LOI	135
B) COMMENTAIRE	135
B.3.5. ARTICLE 6.37. ZONE DE NAVIGATION	135
A) TEXTE DE LOI	135
B) COMMENTAIRE	135
B.3.6. ARTICLE 6.38. CARGAISON	136
A) TEXTE DE LOI	136
B) COMMENTAIRE	136
B.3.7. ARTICLE 6.39. RESTITUTION	136
A) TEXTE DE LOI	136
B) COMMENTAIRE	136
B.3.8. ARTICLE 6.40. EXAMEN LORS DE LA LIVRAISON ET DE LA RESTITUTION	137
A) TEXTE DE LOI	137
B) COMMENTAIRE	137
B.3.9. ARTICLE 6.41. CARBURANT	137
A) TEXTE DE LOI	137
B) COMMENTAIRE	137
B.3.10. ARTICLE 6.42. ÉQUIPEMENT DU NAVIRE	138
A) TEXTE DE LOI	138
B) COMMENTAIRE	138
B.3.11. ARTICLE 6.43. PRIX DU LOYER	138
A) TEXTE DE LOI	138
B) COMMENTAIRE	138
B.3.12. ARTICLE 6.44. INTERRUPTION DE LA LOCATION	138
A) TEXTE DE LOI	138
B) COMMENTAIRE	139
B.3.13. ARTICLE 6.45. PERTE DU NAVIRE	139
A) TEXTE DE LOI	139
B) COMMENTAIRE	139
B.3.14. ARTICLE 6.46. OBLIGATIONS DU FRÉTEUR	140
A) TEXTE DE LOI	140
B) COMMENTAIRE	140
B.3.15. ARTICLE 6.47. COMMANDANT	140
A) TEXTE DE LOI	140
B) COMMENTAIRE	141
B.3.16. ARTICLE 6.48. OBLIGATIONS DE L’AFFRÉTEUR	141
A) TEXTE DE LOI	141
B) COMMENTAIRE	141
B.3.17. ARTICLE 6.49. EXIGENCES DU FRÉTEUR	141
A) TEXTE DE LOI	141
B) COMMENTAIRE	142
B.3.18. ARTICLE 6.50. EXIGENCES DE L’AFFRÉTEUR	142
A) TEXTE DE LOI	142
B) COMMENTAIRE	143
B.3.19. ARTICLE 6.51. MATIÈRES DIVERSES	143
A) TEXTE DE LOI	143
B) COMMENTAIRE	143

B.3.20. ARTICLE 6.52. CONTRATS DE TRANSPORT	143
A) TEXTE DE LOI	143
B) COMMENTAIRE	144
B.3.21. ARTICLE 6.53. RESPONSABILITÉS	144
A) TEXTE DE LOI	144
B) COMMENTAIRE	145
B.3.22. ARTICLE 6.54. EXONÉRATIONS MUTUELLES	146
A) TEXTE DE LOI	146
B) COMMENTAIRE	146
B.3.23. ARTICLE 6.55. ASSURANCE	146
A) TEXTE DE LOI	146
B) COMMENTAIRE	146
B.3.24. ARTICLE 6.56. GUERRE	146
A) TEXTE DE LOI	146
B) COMMENTAIRE	147
B.3.25. ARTICLE 6.57. COURTAGE	147
A) TEXTE DE LOI	147
B) COMMENTAIRE	147
B.3.26. ARTICLE 6.58. PRESCRIPTION	147
A) TEXTE DE LOI	147
B) COMMENTAIRE	148
B.4. SOUS-SECTION 4. AFFRÈTEMENT AU VOYAGE	148
B.4.1. ARTICLE 6.59. APPLICATION MATÉRIELLE	148
A) TEXTE DE LOI	148
B) COMMENTAIRE	148
B.4.2. ARTICLE 6.60. AUTRE LÉGISLATION	148
A) TEXTE DE LOI	148
B) COMMENTAIRE	149
B.4.3. ARTICLE 6.61. MENTIONS	149
A) TEXTE DE LOI	149
B) COMMENTAIRE	149
B.4.4. ARTICLE 6.62. OBJET DE L’AFFRÈTEMENT	149
A) TEXTE DE LOI	149
B) COMMENTAIRE	150
B.4.5. ARTICLE 6.63. RESPONSABILITÉ DU FRÉTEUR	150
A) TEXTE DE LOI	150
B) COMMENTAIRE	150
B.4.6. ARTICLE 6.64. DÉROUTEMENT	150
A) TEXTE DE LOI	150
B) COMMENTAIRE	150
B.4.7. ARTICLE 6.65. PAIEMENT DU FRET	151
A) TEXTE DE LOI	151
B) COMMENTAIRE	151
B.4.8. ARTICLE 6.66. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT	151
A) TEXTE DE LOI	151
B) COMMENTAIRE	152
B.4.9. ARTICLE 6.67. DÉLAI D’ESTARIE	152
A) TEXTE DE LOI	152
B) COMMENTAIRE	152

B.4.10. ARTICLE 6.68. TAUX DES SURESTARIES	153
A) TEXTE DE LOI	153
B) COMMENTAIRE	153
B.4.11. ARTICLE 6.69. DROIT DE RÉTENTION	153
A) TEXTE DE LOI	153
B) COMMENTAIRE	153
B.4.12. ARTICLE 6.70. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON	154
A) TEXTE DE LOI	154
B) COMMENTAIRE	154
B.4.13. ARTICLE 6.71. MARCHANDISES NON ENLEVÉES	154
A) TEXTE DE LOI	154
B) COMMENTAIRE	155
B.4.14. ARTICLE 6.72. RÉSILIATION	156
A) TEXTE DE LOI	156
B) COMMENTAIRE	156
B.4.15. ARTICLE 6.73. CONNAISSEMENT	156
A) TEXTE DE LOI	156
B) COMMENTAIRE	156
B.4.16. ARTICLE 6.74. AVARIE COMMUNE	157
A) TEXTE DE LOI	157
B) COMMENTAIRE	157
B.4.17. ARTICLE 6.75. DROITS ET TAXES	157
A) TEXTE DE LOI	157
B) COMMENTAIRE	157
B.4.18. ARTICLE 6.76. AGENCE	157
A) TEXTE DE LOI	157
B) COMMENTAIRE	158
B.4.19. ARTICLE 6.78. COURTAGE	158
A) TEXTE DE LOI	158
B) COMMENTAIRE	158
B.4.20. ARTICLE 6.79. GRÈVE	158
A) TEXTE DE LOI	158
B) COMMENTAIRE	158
B.4.21. ARTICLE 6.80. GUERRE	159
A) TEXTE DE LOI	159
B) COMMENTAIRE	159
B.4.22. ARTICLE 6.81. GLACES	159
A) TEXTE DE LOI	159
B) COMMENTAIRE	160
B.4.23. ARTICLE 6.82. PRESCRIPTION	160
A) TEXTE DE LOI	160
B) COMMENTAIRE	160
B.5. SOUS-SECTION 5. AUTRES AFFRÈTEMENTS	161
B.5.1. ARTICLE 6.83. RÈGLES APPLICABLES	161
A) TEXTE DE LOI	161
B) COMMENTAIRE	161
B.5.2. ARTICLE 6.84. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON	162
A) TEXTE DE LOI	162
B) COMMENTAIRE	162

B.5.3. ARTICLE 6.85. PRESCRIPTION	162
A) TEXTE DE LOI	162
B) COMMENTAIRE	162
3. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER	163
A. RÉGIME ACTUEL	163
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	163
A.2. APPRÉCIATION	170
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	170
- DÉSORDRE SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE	170
- IGNORANCE DES PRESCRITS LÉGAUX DANS LA PRATIQUE	172
- CONTROVERSES RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION MATÉRIEL DU RÉGIME LÉGAL	172
- INADEQUATION DE LA JURISPRUDENCE EN CE QUI CONCERNE LE DROIT D'ACTION	174
- INADEQUATION ET NON-CONFORMITÉ PAR RAPPORT AUX CONVENTIONS DE LA JURISPRUDENCE EN MATIÈRE DE CHARGEMENT EN PONTÉE	175
- DÉFICIENCE DES INSTRUMENTS DONT DISPOSE LE TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE NON-ENLÈVEMENT	179
- IMPRÉCISION CONCERNANT LE DROIT DE RÉTENTION ET LE PRIVILÈGE	181
- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉGAL SPÉCIFIQUE CONCERNANT LA COMPÉTENCE INTERNATIONALE	182
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	184
- LES RÈGLES DE LA HAYE ET DE VISBY	184
- LES RÈGLES DE HAMBOURG	206
- LES RÈGLES DE ROTTERDAM	207
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	214
- ALLEMAGNE	214
- ANGLETERRE	231
- FRANCE	237
- LUXEMBOURG	245
- PAYS-BAS	246
- AUTRES PAYS	247
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	293
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	293
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	295
E) CONCLUSION	305
B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	306
B.1. SOUS-SECTION 1. LES RÈGLES DE LA HAYE ET DE VISBY	306
B.1.1. ARTICLE 6.86. DEFINITIONS	306
A) TEXTE DE LOI	306
B) COMMENTAIRE	306
B.1.2. ARTICLE 6.87. APPLICATION INTERNATIONALE	307
A) TEXTE DE LOI	307
B) COMMENTAIRE	307
B.1.3. ARTICLE 6.88. APPLICATION MATÉRIELLE	307
A) TEXTE DE LOI	307
B) COMMENTAIRE	307

B.1.4. ARTICLE 6.89. INTERPRÉTATION	307
A) TEXTE DE LOI	307
B) COMMENTAIRE	308
B.1.5. ARTICLE 6.90. DROITS ET OBLIGATIONS	308
A) TEXTE DE LOI	308
B) COMMENTAIRE	309
B.1.6. ARTICLE 6.91. EXONÉRATIONS ET LIMITATION DE RESPONSABILITÉ	310
A) TEXTE DE LOI	310
B) COMMENTAIRE	312
B.1.7. ARTICLE 6.92. BASES DE RESPONSABILITÉ ET PRÉPOSÉS	312
A) TEXTE DE LOI	312
B) COMMENTAIRE	312
B.1.8. ARTICLE 6.93. CLAUSES DIVERGENTES ET CHARTES-PARTIES	313
A) TEXTE DE LOI	313
B) COMMENTAIRE	313
B.1.9. ARTICLE 6.94. CHARGEMENTS PARTICULIERS	313
A) TEXTE DE LOI	313
B) COMMENTAIRE	314
B.1.10. ARTICLE 6.95. TEMPS AVANT CHARGEMENT ET APRÈS DÉCHARGEMENT	314
A) TEXTE DE LOI	314
B) COMMENTAIRE	314
B.1.11. ARTICLE 6.96. AUTRE LÉGISLATION	314
A) TEXTE DE LOI	314
B) COMMENTAIRE	314
B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS ADDITIONNELLES	315
B.2.1. ARTICLE 6.97. DÉFINITIONS	315
A) TEXTE DE LOI	315
B) COMMENTAIRE	315
B.2.2. ARTICLE 6.98. COMPÉTENCE INTERNATIONALE	316
A) TEXTE DE LOI	316
B) COMMENTAIRE	316
B.2.3. ARTICLE 6.99. APPLICATION INTERNATIONALE	317
A) TEXTE DE LOI	317
B) COMMENTAIRE	317
B.2.4. ARTICLE 6.100. APPLICATION MATÉRIELLE	317
A) TEXTE DE LOI	317
B) COMMENTAIRE	317
B.2.5. ARTICLE 6.101. CLAUSE PARAMOUNT	317
A) TEXTE DE LOI	317
B) COMMENTAIRE	317
B.2.6. ARTICLE 6.102. AUTRE LÉGISLATION	318
A) TEXTE DE LOI	318
B) COMMENTAIRE	318
B.2.7. ARTICLE 6.103. CLAUSES DIVERGENTES	318
A) TEXTE DE LOI	318
B) COMMENTAIRE	318
B.2.8. ARTICLE 6.104. REMISE DES MARCHANDISES	318
A) TEXTE DE LOI	318
B) COMMENTAIRE	319

B.2.9. ARTICLE 6.105. CHARGEMENT EN PONTÉE	319
A) TEXTE DE LOI	319
B) COMMENTAIRE	319
B.2.10. ARTICLE 6.106. ANIMAUX VIVANTS	320
A) TEXTE DE LOI	320
B) COMMENTAIRE	320
B.2.11. ARTICLE 6.107. NÉGOCIABILITÉ DU DOCUMENT DE TRANSPORT	320
A) TEXTE DE LOI	320
B) COMMENTAIRE	320
B.2.12. ARTICLE 6.108. FRET	320
A) TEXTE DE LOI	320
B) COMMENTAIRE	321
B.2.13. ARTICLE 6.109. POSITION JURIDIQUE DU DESTINATAIRE	321
A) TEXTE DE LOI	321
B) COMMENTAIRE	321
B.2.14. ARTICLE 6.110. DROIT À LA DÉLIVRANCE	321
A) TEXTE DE LOI	321
B) COMMENTAIRE	322
B.2.15. ARTICLE 6.111. PAIEMENT DU FRET ET D'AUTRES FRAIS	322
A) TEXTE DE LOI	322
B) COMMENTAIRE	322
B.2.16. ARTICLE 6.112. DROIT DE RÉTENTION	323
A) TEXTE DE LOI	323
B) COMMENTAIRE	323
B.2.17. ARTICLE 6.113. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON	323
A) TEXTE DE LOI	323
B) COMMENTAIRE	324
B.2.18. ARTICLE 6.114. SÉQUESTRE SUR LA CARGAISON	324
A) TEXTE DE LOI	324
B) COMMENTAIRE	324
B.2.19. ARTICLE 6.115. RETARD	324
A) TEXTE DE LOI	324
B) COMMENTAIRE	325
B.2.20. ARTICLE 6.116. MARCHANDISES NON ENLEVÉES	325
A) TEXTE DE LOI	325
B) COMMENTAIRE	326
B.2.21. ARTICLE 6.117. DROIT D'ACTION	326
A) TEXTE DE LOI	326
B) COMMENTAIRE	327
B.2.22. ARTICLE 6.118. PRESCRIPTION	327
A) TEXTE DE LOI	327
B) COMMENTAIRE	327

4. TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER 328

A. RÉGIME ACTUEL	328
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	328
A.2. APPRÉCIATION	329
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	329
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	330

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	358
- ALLEMAGNE	358
- ANGLETERRE	363
- FRANCE	366
- LUXEMBOURG	371
- PAYS-BAS	371
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	379
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	379
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	380
E) CONCLUSION	381
B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	382
B.1. SOUS-SECTION 1. CONVENTION D'ATHÈNES	382
B.1.1. ARTICLE 6.119. DÉFINITIONS	382
A) TEXTE DE LOI	382
B) COMMENTAIRE	383
B.1.2. ARTICLE 6.120. ANNEXE	384
A) TEXTE DE LOI	384
B) COMMENTAIRE	384
B.1.3. ARTICLE 6.121. INTERPRÉTATION	384
A) TEXTE DE LOI	384
B) COMMENTAIRE	384
B.1.4. ARTICLE 6.122. CHAMP D'APPLICATION	384
A) TEXTE DE LOI	384
B) COMMENTAIRE	385
B.1.5. ARTICLE 6.123. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	385
A) TEXTE DE LOI	385
B) COMMENTAIRE	386
B.1.6. ARTICLE 6.124. TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ	386
A) TEXTE DE LOI	386
B) COMMENTAIRE	387
B.1.7. ARTICLE 6.125. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR	387
A) TEXTE DE LOI	387
B) COMMENTAIRE	387
B.1.8. ARTICLE 6.126. BIENS DE VALEUR	387
A) TEXTE DE LOI	387
B) COMMENTAIRE	388
B.1.9. ARTICLE 6.127. FAUTE DU PASSAGER	388
A) TEXTE DE LOI	388
B) COMMENTAIRE	388
B.1.10. ARTICLE 6.128. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT OU DE LÉSIONS CORPORELLES	388
A) TEXTE DE LOI	388
B) COMMENTAIRE	388
B.1.11. ARTICLE 6.129. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE OU DE DOMMAGES SURVENUS AUX BAGAGES ET AUX VÉHICULES	389
A) TEXTE DE LOI	389
B) COMMENTAIRE	389
B.1.12. ARTICLE 6.130. UNITÉ DE COMPTE ET CONVERSION	389
A) TEXTE DE LOI	389
B) COMMENTAIRE	390

B.1.13. ARTICLE 6.131. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX LIMITES DE RESPONSABILITÉ	390
A) TEXTE DE LOI	390
B) COMMENTAIRE	390
B.1.14. ARTICLE 6.132. EXONERATIONS ET LIMITES QUI PEUVENT INVOQUER LES PRÉPOSÉS DU TRANSPORTEUR	390
A) TEXTE DE LOI	390
B) COMMENTAIRE	390
B.1.15. ARTICLE 6.133. CUMUL D' ACTIONS EN RESPONSABILITÉ	391
A) TEXTE DE LOI	391
B) COMMENTAIRE	391
B.1.16. ARTICLE 6.134. DÉCHÉANCE DE DROIT D' INVOQUER LES LIMITES DE RESPONSABILITÉ	391
A) TEXTE DE LOI	391
B) COMMENTAIRE	392
B.1.17. ARTICLE 6.135. FONDEMENT DES ACTIONS	392
A) TEXTE DE LOI	392
B) COMMENTAIRE	392
B.1.18. ARTICLE 6.136. NOTIFICATION DE LA PERTE OU DES DOMMAGES SURVENUS AUX BAGAGES	392
A) TEXTE DE LOI	392
B) COMMENTAIRE	392
B.1.19. ARTICLE 6.137. DÉLAI DE PRESCRIPTION POUR LES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ	393
A) TEXTE DE LOI	393
B) COMMENTAIRE	393
B.1.20. ARTICLE 6.138. JURIDICTION COMPÉTENTE	394
A) TEXTE DE LOI	394
B) COMMENTAIRE	394
B.1.21. ARTICLE 6.139. NULLITÉ DES CLAUSES CONTRACTUELLES	395
A) TEXTE DE LOI	395
B) COMMENTAIRE	395
B.1.22. ARTICLE 6.140. AUTRES CONVENTIONS SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ	395
A) TEXTE DE LOI	395
B) COMMENTAIRE	395
B.1.23. ARTICLE 6.141. DOMMAGE NUCLÉAIRE	396
A) TEXTE DE LOI	396
B) COMMENTAIRE	396
B.1.24. ARTICLE 6.142. TRANSPORTS COMMERCIAUX EFFECTUÉS PAR DES PERSONNES MORALES DE DROIT PUBLIC	396
A) TEXTE DE LOI	396
B) COMMENTAIRE	396
B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS ADDITIONNELLES	397
B.2.1. ARTICLE 6.143. DÉFINITIONS	397
A) TEXTE DE LOI	397
B) COMMENTAIRE	397
B.2.2. ARTICLE 6.144. APPLICATION MATÉRIELLE	397
A) TEXTE DE LOI	397
B) COMMENTAIRE	397
B.2.3. ARTICLE 6.145. AUTRE LÉGISLATION	398
A) TEXTE DE LOI	398
B) COMMENTAIRE	398

B.2.4. ARTICLE 6.146. DIRECTIVES OMI	398
A) TEXTE DE LOI	398
B) COMMENTAIRE	398
B.2.5. ARTICLE 6.147. POSITION JURIDIQUE DU PASSAGER À L'ÉGARD DE SES EFFETS	399
A) TEXTE DE LOI	399
B) COMMENTAIRE	399
B.2.6. ARTICLE 6.148. DROIT DE GAGE	399
A) TEXTE DE LOI	399
B) COMMENTAIRE	399
B.2.7. ARTICLE 6.149. EFFETS DE PASSAGERS DÉCÉDÉS	400
A) TEXTE DE LOI	400
B) COMMENTAIRE	400
B.2.8. ARTICLE 6.150. RETARD DU PASSAGER	400
A) TEXTE DE LOI	400
B) COMMENTAIRE	400

5. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES 401

A. RÉGIME ACTUEL	401
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	401
A.2. APPRÉCIATION	411
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	411
- MANQUE DE COORDINATION ET OBSOLESCENCE DES TEXTES DE LOI	411
- IMPRÉCISION CONCERNANT LE CARACTÈRE DE DROIT IMPÉRATIF DE QUELQUES DISPOSITIONS DE LA LOI SUR L'AFFRÈTEMENT FLUVIAL	411
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	411
- LA CONVENTION CMNI	411
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	426
- ALLEMAGNE	426
- ANGLETERRE	427
- FRANCE	428
- LUXEMBOURG	463
- PAYS-BAS	463
- AUTRE PAYS	482
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	482
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	482
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	482
E) CONCLUSION	483
B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	483
B.1. SOUS-SECTION 1. LES RÈGLES DE BUDAPEST	483
B.1.1. ARTICLE 6.151. DÉFINITIONS	483
A) TEXTE DE LOI	483
B) COMMENTAIRE	484
B.1.2. ARTICLE 6.152. CHAMP D'APPLICATION	484
A) TEXTE DE LOI	484
B) COMMENTAIRE	485
B.1.3. ARTICLE 6.153. INTERPRÉTATION	485
A) TEXTE DE LOI	485
B) COMMENTAIRE	485

B.1.4. ARTICLE 6.154. PRISE EN CHARGE, TRANSPORT ET LIVRAISON DES MARCHANDISES	485
A) TEXTE DE LOI	485
B) COMMENTAIRE	486
B.1.5. ARTICLE 6.155. TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ	486
A) TEXTE DE LOI	486
B) COMMENTAIRE	487
B.1.6. ARTICLE 6.156. DÉLAI DE LIVRAISON	487
A) TEXTE DE LOI	487
B) COMMENTAIRE	487
B.1.7. ARTICLE 6.157. OBLIGATIONS DE L'EXPÉDITEUR	487
A) TEXTE DE LOI	487
B) COMMENTAIRE	488
B.1.8. ARTICLE 6.158. MARCHANDISES DANGEREUSES OU POLLUANTES	488
A) TEXTE DE LOI	488
B) COMMENTAIRE	489
B.1.9. ARTICLE 6.159. RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR	489
A) TEXTE DE LOI	489
B) COMMENTAIRE	489
B.1.10. ARTICLE 6.160. RÉSILIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT PAR LE TRANSPORTEUR	490
A) TEXTE DE LOI	490
B) COMMENTAIRE	490
B.1.11. ARTICLE 6.161. LIVRAISON DES MARCHANDISES	490
A) TEXTE DE LOI	490
B) COMMENTAIRE	490
B.1.12. ARTICLE 6.162. NATURE ET CONTENU	491
A) TEXTE DE LOI	491
B) COMMENTAIRE	492
B.1.13. ARTICLE 6.163. INSCRIPTION DE RÉSERVES SUR LES DOCUMENTS DE TRANSPORT	492
A) TEXTE DE LOI	492
B) COMMENTAIRE	492
B.1.14. ARTICLE 6.164. CONNAISSEMENT	493
A) TEXTE DE LOI	493
B) COMMENTAIRE	493
B.1.15. ARTICLE 6.165. TITULAIRE DU DROIT DE DISPOSER	493
A) TEXTE DE LOI	493
B) COMMENTAIRE	494
B.1.16. ARTICLE 6.166. CONDITIONS DE L'EXERCICE DU DROIT DE DISPOSER	494
A) TEXTE DE LOI	494
B) COMMENTAIRE	494
B.1.17. ARTICLE 6.167. RESPONSABILITÉ POUR PRÉJUDICE	494
A) TEXTE DE LOI	494
B) COMMENTAIRE	495
B.1.18. ARTICLE 6.168. PRÉPOSÉS ET MANDATAIRES	495
A) TEXTE DE LOI	495
B) COMMENTAIRE	495
B.1.19. ARTICLE 6.169. EXONÉRATIONS PARTICULIÈRES DE RESPONSABILITÉ	496
A) TEXTE DE LOI	496
B) COMMENTAIRE	496
B.1.20. ARTICLE 6.170. CALCUL DE L'INDEMNITÉ	497
A) TEXTE DE LOI	497
B) COMMENTAIRE	497

B.1.21. ARTICLE 6.171. LIMITES MAXIMALES DE RESPONSABILITÉ	497
A) TEXTE DE LOI	497
B) COMMENTAIRE	498
B.1.22. ARTICLE 6.172. DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ	498
A) TEXTE DE LOI	498
B) COMMENTAIRE	499
B.1.23. ARTICLE 6.173. APPLICATION DES EXONÉRATIONS ET DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ	499
A) TEXTE DE LOI	499
B) COMMENTAIRE	499
B.1.24. ARTICLE 6.174. AVIS DE DOMMAGE	499
A) TEXTE DE LOI	499
B) COMMENTAIRE	500
B.1.25. ARTICLE 6.175. PRESCRIPTION	500
A) TEXTE DE LOI	500
B) COMMENTAIRE	500
B.1.26. ARTICLE 6.176. CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ	501
A) TEXTE DE LOI	501
B) COMMENTAIRE	501
B.1.27. ARTICLE 6.177. AVARIE COMMUNE	502
A) TEXTE DE LOI	502
B) COMMENTAIRE	502
B.1.28. ARTICLE 6.178. AUTRE DISPOSITIONS APPLICABLES ET DOMMAGES NUCLÉAIRES	502
A) TEXTE DE LOI	502
B) COMMENTAIRE	502
B.1.29. ARTICLE 6.179. UNITÉ DE COMPTE	502
A) TEXTE DE LOI	502
B) COMMENTAIRE	503
B.1.30. ARTICLE 6.180. DISPOSITIONS NATIONALES SUPPLÉMENTAIRES	503
A) TEXTE DE LOI	503
B) COMMENTAIRE	503
B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES	504
B.2.1. ARTICLE 6.181. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE	504
A) TEXTE DE LOI	504
B) COMMENTAIRE	504
B.2.2. ARTICLE 6.182. AUTRE LÉGISLATION	504
A) TEXTE DE LOI	504
B) COMMENTAIRE	504
B.2.3. ARTICLE 6.183. CLAUSES DIVERGENTES	505
A) TEXTE DE LOI	505
B) COMMENTAIRE	505
B.2.4. ARTICLE 6.184. PREUVE	505
A) TEXTE DE LOI	505
B) COMMENTAIRE	505
B.2.5. ARTICLE 6.185. COMMISSION DE L’AFFRÉTEUR D’UN NAVIRE	505
A) TEXTE DE LOI	505
B) COMMENTAIRE	505
B.2.6. ARTICLE 6.186. LIEU DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT	506
A) TEXTE DE LOI	506
B) COMMENTAIRE	506

B.2.7. ARTICLE 6.187. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT	506
A) TEXTE DE LOI	506
B) COMMENTAIRE	507
B.2.8. ARTICLE 6.188. DELAI D'ESTARIE ET TAUX D'ESTARIE	507
A) TEXTE DE LOI	507
B) COMMENTAIRE	508
B.2.9. ARTICLE 6.189. DELAI DE SURESTARIE ET TAUX DES SURESTARIES	508
A) TEXTE DE LOI	508
B) COMMENTAIRE	509
B.2.10. ARTICLE 6.190. FRET	509
A) TEXTE DE LOI	509
B) COMMENTAIRE	510
B.2.11. ARTICLE 6.191. SIGNIFICATIONS, MISES EN DEMEURE ET COMMUNICATIONS	510
A) TEXTE DE LOI	510
B) COMMENTAIRE	510
B.2.12. ARTICLE 6.192. LITIGES LORS DE LA LIVRAISON	511
A) TEXTE DE LOI	511
B) COMMENTAIRE	511
B.2.13. ARTICLE 6.193. PRIVILÈGE DU BATELIER	511
A) TEXTE DE LOI	511
B) COMMENTAIRE	511
B.2.14. ARTICLE 6.194. AFFRÈTEMENT COQUE NUE	512
A) TEXTE DE LOI	512
B) COMMENTAIRE	512
B.2.15. ARTICLE 6.195. AFFRÈTEMENT EN SÉJOUR	512
A) TEXTE DE LOI	512
B) COMMENTAIRE	513

6. TRANSPORT DE PASSAGERS PAR LES VOIES D'EAU INTERIEURES **514**

A. RÉGIME ACTUEL	514
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	514
A.2. APPRÉCIATION	514
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	514
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	514
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	515
- ALLEMAGNE	515
- ANGLETERRE	515
- FRANCE	515
- LUXEMBOURG	516
- PAYS-BAS	516
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	521
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	521
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	521
E) CONCLUSION	521
B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	522
B.1. ARTICLE 6.196. DÉFINITIONS	522
A) TEXTE DE LOI	522
B) COMMENTAIRE	522

B.2. ARTICLE 6.197. APPLICABILITÉ DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION MARITIME	522
A) TEXTE DE LOI	522
B) COMMENTAIRE	522
B.3. ARTICLE 6.198. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	523
A) TEXTE DE LOI	523
B) COMMENTAIRE	523
B.4. ARTICLE 6.199. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT OU DE LÉSIONS CORPORELLES	523
A) TEXTE DE LOI	523
B) COMMENTAIRE	523

7. REMORQUAGE ET POUSSAGE 525

A. RÉGIME ACTUEL 525

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 525

A.2. APPRÉCIATION 526

A) CRITIQUE GÉNÉRALE 526

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE 528

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 528

- ALLEMAGNE 528

- ANGLETERRE 529

- FRANCE 529

- PAYS-BAS 531

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 531

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION 531

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 532

E) CONCLUSION 534

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ 535

B.1. ARTICLE 6.200. DÉFINITIONS 535

A) TEXTE DE LOI 535

B) COMMENTAIRE 535

B.2. ARTICLE 6.201. APPLICATION MATÉRIELLE 535

A) TEXTE DE LOI 535

B) COMMENTAIRE 536

B.3. ARTICLE 6.202. CLAUSES DIVERGENTES 536

A) TEXTE DE LOI 536

B) COMMENTAIRE 536

B.4. ARTICLE 6.203. OBLIGATIONS DES PARTIES 536

A) TEXTE DE LOI 536

B) COMMENTAIRE 536

B.5. ARTICLE 6.204. RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TIERS 537

A) TEXTE DE LOI 537

B) COMMENTAIRE 537

B.6. ARTICLE 6.205. PRESCRIPTION 538

A) TEXTE DE LOI 538

B) COMMENTAIRE 538

8. TEXTE DE LOI 539

ABREVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES²

ABDM	Association belge de Droit maritime
ARMB	Académie royale de Marine de Belgique
ASV	Antwerpse Scheepvaartvereniging (Fédération maritime d'Anvers)
Athanassopoulou	Athanassopoulou, V., <i>Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2005
Baughen	Baughen, S., <i>Shipping Law</i> , Londres, Cavendish, 2004
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Bruxelles / Paris, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Paris, Dalloz, 2008
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Paris, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo	Carbone, S.M., Celle, P. et Lopez de Gonzalo, M., <i>Il diritto marittimo</i> , Turin, G. Giappichelli, 2006
Carver	Treitel, G. et Reynolds, F.M.B., <i>Carver on Bills of Lading</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 2005
Chauveau	Chauveau, P., <i>Traité de droit maritime</i> , Paris, Librairies techniques, 1958
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londres, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
Convention abordage 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910
Convention abordage 1960	Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, conclue à Genève le 15 mars 1960

² Pour les abréviations non explicitées ci-dessous, voir : Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Convention CMNI	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ou Convention de Budapest, signée le 22 juin 2001
Convention d'Athènes	Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, conclue à Athènes le 13 décembre 1974, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 1 ^{er} novembre 2002
Convention PAL	Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, conclue à Athènes le 13 décembre 1974, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 1 ^{er} novembre 2002
Cour d'Appel d'Anvers	Cour d'Appel d'Anvers, Quatrième Chambre
CRMB	Collège royal maritime belge
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Anvers, V.Z.W. De Schroef, 1991
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 2003
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. et Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londres, LLP, 2000
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. et Blom, A., <i>Van haven en handel</i> , Deventer, Kluwer, 2006
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch (Code de commerce allemand)
Hodges-Hill	Hodges, S. et Hill, C., <i>Principles of maritime law</i> , Londres / Hong Kong, LLP, 2001
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Bruxelles, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
KVBG	Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011

LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Les règles de La Haye et de Visby	Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, conclue à Bruxelles le 25 août 1924, avec protocole de signature correspondant et telle que modifiée par le Protocole de Bruxelles du 2 février 1968 et le protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.
Li-Ingram	Li, K.X. et Ingram, C.W.M., <i>Maritime Law and Policy in China</i> , Londres / Sydney, Cavendish, 2002
Livre vert	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Livre vert. Nouvelle loi maritime belge</i> , Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007
LMB	Ligue maritime belge
Loi maritime	Code de Commerce, Livre II
Loyens	Loyens, J., <i>Handboek transportrecht</i> , Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
Maurer	Maurer, A., <i>Lex Maritima. Grundzüge eines transnationalen Seehandelsrechts</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2012
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek (Code civil néerlandais)
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Putzeys	Putzeys, J., <i>Droit des transports et droit maritime</i> , Bruxelles, Bruylant, 1993
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , Munich, C.H. Beck, 2000
Règlement « Bruxelles I »	Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution de décisions en matière civile et commerciale
Règles de Budapest	Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), adoptée à Budapest le 22 juin 2001
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, conclue à Bruxelles le 25 août 1924
Règles de Rotterdam	Convention des Nations unies sur les contrats de transport international de marchandises effectués totalement ou en partie par mer, adoptée à Rotterdam le 23 septembre 2009

Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Paris, Pedone, 1993
Rodière TGDM AT I	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Affrètements & transports</i> , I, Paris, Dalloz, 1967
Roland-Huybrechts TPR 1968	Roland, R. et Huybrechts, M., “Maritiem recht. Overzicht van rechtspraak (1960-1967)”, <i>TPR</i> 1968, (459)
Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976	Roland, R., Huybrechts, M. et Roland, S., “Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)”, <i>TPR</i> 1976, (81)
Scrutton	Boyd, S.C. e.a., <i>Scrutton on Charterparties and Bills of Lading</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 2008
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1929
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Bruxelles, Larcier, 1933
Southampton	Institute of Maritime Law, Southampton on Shipping Law, Londres, Informa, 2008, 428 p.
SPF	Service public fédéral
Stevens Voc	Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gand, Larcier, 2001
ter Meer	ter Meer, J.G., <i>Privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1993
Tetley IMaAL	Tetley, W., <i>International Maritime and Admiralty Law</i> , Cowansville, Yvon Blais, 2002
URAB	Union royale des Armateurs belges
Van Bladel I	Van Bladel, G., <i>Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour</i> , I, Anvers, Lloyd anversois, s.d.
Van Gerven-Covemacker	Van Gerven, W. et Covemacker, S., <i>Verbintenissenrecht</i> , Louvain / La Haye, Acco, 2010
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. et Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Bruxelles, Bruylant, 1988
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Paris, PUF, 1997
Wilson	Wilson, J., <i>Carriage of Goods by Sea</i> , Harlow, Pearson Longman, 2008

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

Ont collaboré à l'organisation de la consultation publique sur l'Ébauche de Code belge de la Navigation (Droit privé) :

Organisateurs

Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Commission de Droit Maritime

Partenaires principaux

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal

Association Belge de Droit Maritime

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Union Professionnelle des Arrimeurs et des Entreprises Portuaires d'Anvers
Fédération maritime d'Anvers
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Avocats
Eric Van Hooydonk Avocats
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Royale Association Belge des Assureurs Maritimes
Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
Nateus
Commission nautique près le Tribunal de Commerce d'Anvers
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Avocats
Verbeke Melis Avocats
Union des Expéditeurs, Logistique et Agents d'Usines d'Anvers
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Avocats

Co-organisateurs

Université de Gand
Institut Maritime
Portius – International and EU Port Law Centre

1. PLAN GÉNÉRAL

A. LA PLACE DANS LE CODE

6.1. Dans le schéma de travail commenté précédemment ³ et reproduit à nouveau ci-dessous et sur lequel l'Ébauche de Code belge de la Navigation est fondée, la place du Titre « Affrètement et Transport » dans le présent sixième Livre bleu est indiquée en lettres italiques. Le Chapitre relatif à la manutention a été présenté dans le Livre bleu 7.

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Chapitre 2 – Sources

Chapitre 3 – Interprétation

TITRE 2 – NAVIRES

Chapitre 1 – Statut

Chapitre 2 – Construction navale

Chapitre 3 – Sûretés sur navire

Chapitre 4 – Saisie sur navire

Chapitre 5 – Publicité

Chapitre 6 – Navires d'autorité

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 1 – Copropriété de navire

Chapitre 2 – Agence maritime

Chapitre 3 – Responsabilité

TITRE 4 – ÉQUIPAGE

Chapitre 1 – Travail maritime

Chapitre 2 – Commandants

Chapitre 3 – Responsabilité

TITRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Chapitre 1 – Affrètement

Chapitre 2 – Transport

Chapitre 3 – Remorquage et poussage

Chapitre 4 – Manutention

TITRE 6 – INCIDENTS

³ Livre bleu 1, 240-242, numéros 1.265-1.266.

Chapitre 1 – Abordage Chapitre 2 – Assistance Chapitre 3 – Avarie commune

6.2. Lors de l'élaboration des dispositions visées relatives à l'affrètement et au transport, une autre répartition s'est avérée souhaitable.

Dans le présent Livre bleu, les articles proposés sont classifiés comme suit :

TTTRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT Chapitre 1 – Navigation maritime Section 1 – Affrètement Sous-section 1 – Disposition générale Sous-section 2 – Affrètement coque nue Sous-section 3 – Affrètement à temps Sous-section 4 – Affrètement au voyage Sous-section 5 – Autres affrètements Section 2 – Transport de marchandises Sous-section 1 – Règles de La Haye et de Visby Sous-section 2 – Dispositions additionnelles Section 3 – Transport de passagers Sous-Section 1 – Convention d'Athènes Sous-section 2 – Dispositions additionnelles Chapitre 2 – Navigation intérieure Section 1 – Transport de marchandises Sous-section 1 – Règles de Budapest Sous-section 2 – Dispositions additionnelles Section 2 – Transport de passagers Chapitre 3 – Remorquage et poussage Chapitre 4 – Manutention

La principale raison pour laquelle nous avons opté pour cette répartition alternative et plus précise réside dans le fait que la navigation maritime et la navigation intérieure connaissent leur propre règlement, avec la particularité supplémentaire que l'affrètement et le transport sont distingués plus ou moins clairement l'un de l'autre dans la navigation maritime alors que, dans la navigation intérieure – comme c'est également le cas dans l'actuelle Loi sur l'affrètement fluvial – ils sont moins nettement opposés et sont en grande partie soumis aux mêmes règles. La nouvelle répartition répond d'emblée à la préoccupation du secteur de la navigation intérieure, qui souhaite être mis en avant dans le code sous un profil qui lui est propre.

B. MATIÈRES CONCERNÉES

6.3. Dans ce Livre bleu, nous abordons les régimes centraux en matière de transport et d'affrètement de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, complétés des règles relatives au remorquage et au poussage.

Cette matière concerne les relations contractuelles qui se créent des suites de la mise à disposition de navires à une autre partie et du transport de marchandises et de passagers d'un endroit à l'autre.

Tandis que pour l'affrètement, surtout dans le domaine de la navigation maritime, on utilise largement des contrats-types internationaux, la matière du contrat de transport est en grande partie soumise à des conventions internationales qui imposent un règlement de responsabilité impératif.

Dans le présent Livre bleu, nous essayons d'harmoniser le droit national et les contrats d'affrètement maritimes usuels, de donner exécution aux conventions les plus suivies actuellement pour le transport par navire de mer et de navigation intérieure et de compléter ces dernières par des dispositions nationales appropriées.

Le Livre bleu est complété de quelques règles sommaires concernant le remorquage et le poussage. Pour la navigation et les ports, il s'agit là d'importants secteurs de services auxquelles la Loi maritime actuelle n'attache que peu ou pas d'attention.

2. AFFRÈTEMENT DE NAVIRES

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.4. Le contrat d'affrètement est actuellement réglé par le Titre III de la Loi maritime intitulé « De la charte partie ou du contrat de louage maritime » (art. 112 à 143).

Les dispositions de ce Titre qui sont pertinentes ici disposent comme suit :

TITRE III De la charte partie ou du contrat de louage maritime

CHAPITRE PREMIER De la nature et de la forme du contrat

Article 112

Le contrat de louage maritime se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.

Article 113

Le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage ; mais il ne peut être chargé dans la cabine ni dans les autres lieux réservés à l'équipage des marchandises par le capitaine, sans le consentement de l'affrèteur.

En cas de contravention, l'article 111, alinéa 2 sera applicable au capitaine.

Article 114

Si le navire est frété pour un prix fixé par période de temps, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour du départ du navire.

Article 115

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, à forfait ou à la cueillette.

Article 116

Les marchandises chargées sont affectées à l'exécution des conventions des parties.

CHAPITRE II. Des effets du contrat.

Section 1^{ère} Des obligations du frèteur.

Article 117

Le frèteur doit procurer à l'affrèteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention.

Si le navire est loué en totalité, quand même l'affrèteur ne lui donnerait pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrèteur.

L'affrèteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

Article 118

Le capitaine qui a déclaré le navire d'une plus grande capacité de chargement qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur.

Article 119

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

Section II. Des obligations de l'affrèteur.

§ 1^{er}. Règles générales

Article 120

L'affrèteur est tenu de deux obligations principales :

1° d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé ;

2° de payer le fret convenu.

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il a chargé davantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement ; si dans ce cas le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

Article 121

Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

Article 122

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Article 123

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

Article 124

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

Article 125

Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Article 126

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

§ 2. Du retard dans l'arrivée à destination

Article 127

Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affrèteur, les frais du retardement sont dus par l'affrèteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Article 128

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Article 129

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Article 130

Si le vaisseau est arrêté par une force majeure dans le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété pour un prix fixé par période de temps, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

Article 131

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

§ 3. Du cas où le chargement n'arrive pas à destination

Article 132

Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

Article 133

Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

Article 134

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement ; si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

Article 135

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

Article 136

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

Article 137

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

Article 138

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues en retenant également le fret porté aux connaissements.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Article 139

Si le capitaine est contraint de faire radoub le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 142.

Article 140

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affrèteur si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre le certificat de navigabilité.

Article 141

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

Article 142

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui après naufrage ou déclaration d'innavigabilité de navire ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et, si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Article 143

Le capitaine, qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité, qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux.

Le texte du Chapitre III du Titre III de la Loi maritime, intitulé « Des avaries et de leur règlement », n'est pas reproduit ci-dessus. Les dispositions qui s'y rapportent sont soumises ailleurs à une critique⁴.

6.5. Les dispositions légales reproduites ci-dessus concernant la charte-partie ne s'appliquent pas à la navigation intérieure.

6.6. Outre les dispositions invoquées concernant la charte-partie, la Loi maritime contient entre autres des dispositions concernant le transport sous connaissement et le transport de passagers. Ces dispositions sont reproduites et analysées plus loin dans ce Livre bleu⁵.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- VUE D'ENSEMBLE DES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT

6.7. Le régime légal actuel relatif au contrat d'affrètement présente divers défauts dont les principaux sont les suivantes :

- l'absence d'une définition et d'une qualification du contrat d'affrètement ;
- l'imprécision concernant l'applicabilité des dispositions légales concernées au contrat de transport ;
- une obsolescence générale sur le plan du contenu.

Ces goulots d'étranglement sont commentés dans ce qui suit. Les deux premiers sont traités conjointement.

- ABSENCE D'UNE DÉFINITION ET D'UNE QUALIFICATION DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT ET IMPRÉCISION CONCERNANT L'APPLICABILITÉ DU CONTRAT DE TRANSPORT

6.8. La Loi maritime ne contient aucune définition de la notion de contrat d'affrètement et ne décrit pas davantage le contrat de transport. En principe, il existe une distinction entre ces deux types de contrat : le contrat de transport concerne le déplacement d'un chargement (ou de personnes) et est régi par des règles impératives fondées sur une convention, alors que le contrat d'affrètement concerne l'utilisation du navire et est conclu sur la base d'une parfaite liberté contractuelle⁶.

6.9. La Loi maritime utilise la notion de « charte-partie » et l'assimile au « contrat de louage maritime »⁷. Aucune des deux notions n'est cependant explicitée. Il n'est pas déterminé si le droit

⁴ Voir Livre bleu 8.

⁵ Voir *infra*, numéros 6.225 et suivants, respectivement 6.399 et suivants.

⁶ Comparer entre autres avec Arroyo, I., « Relation entre Charte Partie et Connaissance : La Clause d'Incorporation », *Eur. Vervoerr.* 1980, (713), 719-720.

⁷ La Commission Van Dievoet avait néanmoins recommandé d'utiliser le terme de « contrat d'affrètement » (voir *Doc.parl.*, Chambre, 1996-97, n° 989/1, 13-14).

commun de location visé dans le Code civil s'applique également à ce « louage maritime ». Dans les dispositions matérielles, il est fait mention d'affrètement, d'affréteur, de fret, etc. Les notions de charte-partie, de louage maritime et d'affrètement sont mises sur un pied d'égalité par le législateur.

Le terme de contrat d'affrètement figure également dans d'autres dispositions légales belges. L'article 3 du Livre I du Code de Commerce cite le contrat d'affrètement parmi les actes de commerce, mais ne le définit pas davantage. Le Code judiciaire mentionne le contrat d'affrètement à l'article 1469, § 2, relatif à la saisie conservatoire sur navires et bateaux, mais ne contient pas davantage une définition de cette notion⁸. La notion d'affrètement (ou des termes qui en sont dérivés) figure également dans des règlements de droit public mais, une fois de plus, sans autre forme de description : par exemple dans la Loi sur l'immatriculation des navires⁹ et dans l'Arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port¹⁰. Plus spécifiquement en ce qui concerne la navigation intérieure, la notion d'affrètement est centrale dans la Loi sur l'affrètement fluvial et ses arrêtés d'exécution. De l'article 1 de la Loi sur l'affrètement fluvial, il est possible de déduire ce qu'il y a lieu d'entendre par contrat d'affrètement dans le cadre de cette loi. Cet article dispose en effet que :

Toute convention ayant pour objet l'utilisation d'un bateau intérieur en vue du transport ou du séjour de marchandises est, sans stipulation contraire, régie par les dispositions de la présente loi.

6.10. Eu égard à la lacune du législateur, il ne règne aucune clarté concernant la signification précise des notions de contrat d'affrètement et de contrat de transport et le rapport mutuel entre les deux.

Déjà dans l'étude préparatoire au projet de révision, l'accent avait été mis sur cette problématique :

De spraakverwarring over bevrachtingen, vervoerovereenkomsten en cognossementen

Het is kenmerkend dat in de suppletieve bepalingen van Titel III van de Belgische Zeewet inzake de charterpartij of "overeenkomst van scheepshuur"¹¹, die volledig buiten de – vooral door Engelse contracten – beheerste bevrachtingspraktijk staan, geen of minstens geen duidelijke onderscheid wordt gemaakt tussen de drie meest voorkomende types van bevrachtingen (romp-, reis- en tijdsbevrachting) en de overeenkomst van zeevervoer (onder cognossement), welke laatste, vreemd genoeg, is geregeld in de Titel met het opschrift "Eigenaar en bemanning van zeeschepen", meer bepaald in Hoofdstuk II van die titel over "De bemanning". Terwijl hedendaagse rechtsleer het vervoer onder cognossement blijkbaar unaniem als een vorm van bevrachting beschouwt¹², werd deze zienswijze door anderen sterk in vraag gesteld¹³. Anders dan voor de vervoerovereenkomst, die ten dele dwingendrechtelijk geregeld is, zijn de bepalingen van de Zeewet over bevrachtingen van aanvullend recht. Een vervoerovereenkomst heeft als voorwerp de te vervoeren lading, terwijl een charterpartij of "overeenkomst van scheepshuur" slaat op het gebruik van het schip of een deel ervan. Een vervoerovereenkomst legt op de vervoerder een resultaatsverbintenis, op een vervrachter rust slechts een inspanningsverbintenis. Is het hier niet de plaats om deze problematiek verder uit te diepen, alleszins

⁸ Ladite disposition est basée sur la « Convention sur la saisie conservatoire des navires » de 1952 qui ne définit pas davantage la notion de « charte ».

⁹ Cette loi règle plus particulièrement l'enregistrement de l'affrètement coque nue. Voir à ce propos De Latte, G., « Exploitation en rompbevrachting in de Belgische scheepsregistratiewetgeving », dans LA Huybrechts, 167-209.

¹⁰ MB 29 décembre 2010. Les directives européennes dont l'A.R. est la transposition ne contiennent pas davantage une définition.

¹¹ Art. 112 e.s. Loi maritime.

¹² Voir e.a. Roland-Huybrechts TPR 1968, 466-467, n° 10; Stevens Voc, 6, n° 14.

¹³ Voir e.a. De Smet I, 242, n° 172; Petit, F., *Beginnelsen van zeevaartrecht*, Bruxelles, De Toekomst, s.d., 33; comparer avec De Weerdt, I., "De bevrachtingsovereenkomst", dans De Weerdt I, (339), 339 e.s, n° 1026 e.s.

*kan worden vastgesteld dat de structuur van de Zeewet dergelijke spraakverwarring – over nochtans essentiële begrippen – in de hand werkt*¹⁴.

D'autres sources peuvent être ajoutées à la littérature mentionnée dans les notes de bas de page de la citation, mais la divergence des conceptions n'en sera que plus mise en évidence.

Ainsi Fredericq définit-il l'affrètement comme un « contrat de location en mer », plus précisément comme un contrat en vertu duquel un frèteur donne un navire ou une partie d'un navire en location à un affrèteur « pour le transport ou la conservation de marchandises » et il estime qu'un « contrat d'affrètement au voyage » constitue « un véritable contrat de transport »¹⁵. De Weerdts caractérise à son tour le contrat d'affrètement comme « un louage de travaux et de services, une location de lieu et un contrat de transport »¹⁶, mais, un peu plus loin, il avance qu'une distinction doit, « cela va de soi », être établie entre l'affrètement et le transport¹⁷.

Tout comme en France, la qualification du contrat d'affrètement a, chez nous, toujours fait l'objet de contestations. En 1927, Beltjens notait :

*Rien de plus confus, de plus obscur que la nature juridique de l'affrètement en droit français. La première responsabilité de cet état de choses remonte au législateur. Tous, comme à l'envie, législateurs, tribunaux, auteurs ont entretenu une obscurité regrettable, qui augmente singulièrement la difficulté des questions d'affrètement, ou plutôt même "qui donne lieu à la plupart des litiges de la matière"*¹⁸.

Le même auteur a distingué trois hypothèses de base : en fonction du contenu des engagements contractés par les parties, l'affrètement est soit un *locatio navis* (ce qui est le cas pour l'affrètement coque nue), soit un *locatio navis et operarum magistri et nauticorum*, soit, ce qui est de loin le cas le plus fréquent, un *locatio operis vehendarum mercium* ou un contrat de transport¹⁹. Avec De Smet, force est manifestement de constater que le contrat d'affrètement est propre au droit maritime et que la référence à des notions de droit civil ne fait que semer la confusion²⁰. R. Roland et Huybrechts ont même écrit que le contrat d'affrètement est le « seul contrat spécifique de droit maritime »²¹ – ce qui est indubitablement trop modéré.

Différents auteurs belges sont d'avis qu'un contrat portant sur le transport de marchandises sous connaissement et par mer, constitue un contrat d'affrètement « partiel », ce qui implique que les dispositions de la Loi maritime concernant la charte-partie s'appliquent subsidiairement au transport sous connaissement, même quand aucune charte-partie n'a été établie²². Dans la jurisprudence, il a été jugé à diverses reprises que l'article 112 de la Loi maritime, qui dispose que le contrat d'affrètement doit, le cas échéant, être complété selon l'usage des lieux, s'applique également au transport sous connaissement qui peut être qualifié de contrat d'affrètement

¹⁴ Van Hooydonk SVSMS, 93.

¹⁵ Fredericq, L., *Handboek van Belgisch Handelsrecht*, III, Bruxelles, Bruylant, 1980, 382, numéros 1749 et 1750.

¹⁶ De Weerdts, I., "De bevrachtingsovereenkomst", dans De Weerdts I, (339), 340, n° 1028.

¹⁷ De Weerdts, I., "De bevrachtingsovereenkomst", dans De Weerdts I, (339), 343, n° 1036.

¹⁸ Beltjens IV, 517, n° 5, avec référence à de Courcy, A., *Questions de droit maritime*, I, Paris, A. Cotillon, 1877, 125, où l'on fulmine spécifiquement contre l'utilisation du terme « fret » pour désigner à la fois le prix du loyer et le prix du fret.

¹⁹ Beltjens IV, 517-518, n° 5, et les nombreuses références qui y sont faites plus particulièrement à la doctrine française.

²⁰ De Smet I, 244, n° 173.

²¹ Roland-Huybrechts TPR 1968, 464, n° 7.

²² Voir une nouvelle fois Stevens Voc, 6, n° 14, et la doctrine qui y est citée, essentiellement au point 32, plus particulièrement Smeesters-Winkelmolen I, 399, n° 279; plutôt implicitement, Putzeys, 310, n° 560; Van Ryn-Heenen IV, 655, n° 792; Wildiers, P., *Le Connaissance Maritime*, Anvers, Lloyd anversois, 1959, 36, n° 37.

partiel²³. Il a par exemple également été décidé que l'affrètement est un contrat « en vertu duquel une personne (fréteur) s'engage à mettre à la disposition de sa partie adverse (affréteur) un navire ou un espace d'un navire pour le transport de marchandises ou de personnes », qu'un contrat de transport est un contrat « en vertu duquel le contractant s'engage à acheminer des marchandises ou des personnes d'un endroit à l'autre », mais que l'affrètement au voyage et certains types d'affrètements à temps peuvent « éventuellement » être « assimilés » à un transport²⁴.

6.11. Le point de vue susmentionné, selon lequel le transport sous connaissement est une forme d'affrètement, évoque diverses difficultés.

Tout d'abord, la question se pose de savoir si la thèse visée ne repose pas sur une *Hineininterpretierung* dans ce sens que la relation entre l'affrètement et le transport est délibérément interprétée de façon telle à ce que les dispositions de la Loi maritime relatives à l'affrètement puissent s'appliquer en cas de litiges en matière de transport. Par conséquent, un choix plutôt pragmatique serait à la base de la théorie afin de gérer de manière aussi efficace que possible le texte de loi qui, quoi qu'il en soit, est obsolète²⁵.

Deuxièmement, il subsiste une différence conceptuelle essentielle entre l'affrètement et le transport : comme déjà mentionné, l'objet de l'affrètement consiste en la mise à disposition d'un navire déterminé, alors que le transport porte sur le déplacement d'un chargement déterminé.

Troisièmement, la doctrine n'indique pas clairement quel contrat est le *genus* et lequel est le *species* : un auteur catalogue l'affrètement au voyage comme une forme de transport et l'autre estime que le contrat de transport est une forme d'affrètement.

Quatrièmement, dans la pratique maritime quotidienne également, il subsiste une distinction entre les deux formes de contrats et d'autres contrats-types sont utilisés pour les deux transactions. Conformément à cela, la doctrine internationale faisant autorité continue à établir une distinction stricte entre l'affrètement et le transport²⁶.

Cinquièmement, en toute pudeur, conjointement avec le réformateur français Rodière, il faut remarquer que, depuis les travaux des auteurs français Lyon-Caen et Renault, la doctrine belge n'a quasiment pas évolué²⁷.

6.12. D'autre part, on peut invoquer un argument historico-légal modéré en faveur de la caractérisation du transport sous connaissement comme constituant un type d'affrètement.

Les dispositions légales belges relatives à la charte-partie proviennent du *Code de commerce* et, en fin de compte, de l'*Ordonnance de la Marine*. Les auteurs français Bonassies et Scapel expliquent clairement que les rédacteurs de l'*Ordonnance* devaient tenir compte d'une seule et unique forme juridique d'opérations de transport maritimes, à savoir le contrat d'affrètement (au voyage), qui était qualifié de « charte-partie, d'affrètement ou de nolisement²⁸ », et qui, dans la pratique, était typiquement utilisé lorsqu'un commerçant recherchait un navire approprié pour ses propres opérations afin de transporter une marchandise déterminée vers un autre port. Ce contrat

²³ Voir Livre bleu 7, n° 2.27 et les références qu'il contient.

²⁴ Voir entre autres Trib. Comm. Anvers, 14 janvier 1998, *RHA* 1998, 429, 436.

²⁵ Cette impression ressort par exemple dans Roland-Huybrechts TPR 1968, 467, n° 10.

²⁶ Voir par exemple Tetley IMAAL, 43-44.

²⁷ Rodière TGDM AT I, 21, n° 13.

²⁸ Le terme de « nolisement » était usité dans le bassin méditerranéen.

d'affrètement (au voyage) qui, dans la loi, était qualifié de « louage » du navire²⁹, était établi au préalable ; après chargement effectif des marchandises, un accusé de réception était rédigé qui était appelé « connaissance »³⁰. Le fait que le législateur se soit concentré sur l'affrètement au voyage correspond, quoi qu'il en soit, à la réalité de l'entreprise maritime au dix-septième et au dix-huitième siècle³¹. Le connaissance et la charte-partie allaient de pair : le premier concernait la marchandise en question et la dernière tout le navire³². Lyon-Caen et Renault estimaient cependant que, sous le titre *affrètement*, le *Code de commerce* avait réglé deux formes de contrats différentes : l'affrètement au voyage, qui consiste en un louage maritime, et le contrat de transport, qui concerne le chargement à transporter ; ils estimaient que le code ne distinguait pas suffisamment ces formes de contrats l'une de l'autre³³.

Partant de ce contexte historique, il est à première vue possible de justifier quelque peu que les dispositions de la Loi maritime belge relatives aux affrètements soient également appliquées dans la jurisprudence de notre pays au transport sous connaissance.

D'autre part, toujours sur la base de la même perspective historique, force est de constater que, à l'époque, en France, aucune charte-partie n'était établie en matière de navigation côtière : l'expéditeur remettait une *lettre de voiture* au commandant. Celle-ci décrivait la marchandise, était adressée au destinataire et indiquait également le fret à payer lors de la délivrance³⁴. Dans ce sens, une distinction était bel et bien établie entre l'affrètement et le transport. Qui plus est, dans une jurisprudence déterminée, ce n'était pas le droit maritime qui était appliqué au petit cabotage, mais bien les dispositions du Code civil relatives aux entrepreneurs de transport par terre et par eau. C'est apparemment dans ce sens que la Cour d'Aix a décidé, le 28 avril 1846 :

*Qu'en matière de petit cabotage, ce ne sont point les bâtiments servant au transport, mais uniquement les marchandises à transporter qui sont l'objet de la convention et qui en déterminent la nature et le véritable caractère; en pareil cas, les dispositions de l'art. 273, Code comm., relatives au nolisement, sont donc étrangères au contrat qui ne peut être régi que par les dispositions concernant les transports par terre et par eau*³⁵.

Outre cette relativisation juridico-historique, il convient de souligner que le connaissance a connu une autre application depuis le dix-neuvième siècle. Depuis l'avènement de la navigation par lignes régulières et du transport conjoint de divers petits envois, le transport maritime est souvent organisé à l'aide uniquement d'un connaissance fixant les conditions du contrat de transport, qui constitue un titre sur les marchandises transportées et qui est indépendant d'une charte-partie conclue précédemment³⁶. Du fait des besoins commerciaux, la charte-partie a

²⁹ Voir et comparer :

- art. 1, L. III, T. I OdM:

Toute convention pour le loüage d'un Vaisseau, appelée Charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée par écrit, et passée entre les Marchands et le Maître ou les propriétaires du Bâtiment.

- art. 273 CdC.:

Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, doit être rédigée par écrit. Elle énonce: le nom et le tonnage du vaisseau, le nom du capitaine, les noms du frèteur et de l'affrèteur, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret ou nolis, si l'affrètement est total ou partiel, l'indemnité convenue pour le cas de retard.

³⁰ Bonassies-Scapel, 499, n° 741.

³¹ Rodière TGDM AT I, 14, n° 7.

³² Voir X., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, I, Paris, Bossange, 1803, 433.

³³ Lyon-Caen, Ch. et Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Paris, L.G.D.J., 1911, 484, n° 621.

³⁴ Voir entre autres X., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, I, Paris, Bossange, 1803, 426.

³⁵ Alauzet, I., *Commentaire du Code de commerce*, III, Paris, Cosse et Marchal, 1857, 153, n° 1212.

³⁶ Voir une nouvelle fois Bonassies-Scapel, 500, n° 742; comparer entre autres avec Chauveau, 418, n° 624.

également été peaufinée de sorte que, actuellement, il existe entre autres des affrètements coque nue, des affrètements à temps, des affrètements au voyage et des affrètements au lieu. Outre le connaissance, d'autres documents de transport, par exemple la lettre de transport maritime (*sea waybill*), ont également vu le jour.

La législation belge en matière d'affrètement et de transport n'a pas suivi ces développements. De ce fait, il apparaît particulièrement forcé d'appliquer les dispositions, ancestrales, en vigueur concernant la charte-partie pour trancher n'importe quel litige portant sur un transport maritime.

En France, le berceau des dispositions légales belges en vigueur, la conviction s'est par ailleurs développée que l'ancien affrètement, réglé au niveau national, et le transport de détail sous connaissance, plus nouveau et soumis à un régime international impératif, sont deux formes de contrats fondamentalement différentes. Chauveau a écrit qu'il est « fâcheux de les confondre sous un même vocable »³⁷. Le même auteur s'est d'emblée plaint du caractère confus de l'ancienne législation française provoqué par l'existence conjointe de dispositions vieilles (et qui se contredisent) du *Code de commerce*, des Règles de La Haye et de leur législation de mise en œuvre nationale, renforcé en outre par la complexité des chartes-parties et l'imprécision de leur qualification juridique³⁸.

Rodière également, l'auteur de la grande réforme française du droit maritime remontant aux années 1960, a noté que les concepts du *Code de commerce* étaient désespérément dépassés :

*Le code de commerce ne connaissait que l'affrètement. Il est alors arrivé que les mêmes textes dussent régir l'opération classique du grand voilier chargé de charbon ou de produits manufacturés à destination de l'Argentine et revenant du Chili avec un plein chargement de nitrate aussi bien que l'envoi d'une caisse expédiée par une savonnerie marseillaise à un négociant algérois par un vapeur de ligne faisant deux fois par semaine le trajet Marseille-Alger et retour*³⁹.

6.13. En ce qui concerne l'affrètement coque nue, celui-ci n'a même pas été abordé dans le *Code de commerce*⁴⁰, et dans la Loi maritime belge actuelle, il n'est toujours pas réglé non plus. Néanmoins, Smeesters et Winkelmolen ont prétendu que certaines dispositions de la Loi maritime concernant l'affrètement pouvaient également s'appliquer à l'affrètement coque nue⁴¹.

6.14. Malgré la disposition explicite, évoquée ci-dessus⁴² de l'article 1 de la Loi belge sur l'affrètement fluvial, il règne une certaine confusion concernant le rapport entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport, également dans le domaine de la navigation intérieure. De Decker décrit le contrat d'affrètement en matière de navigation intérieure comme un contrat « mixte » ou un contrat *sui generis*, qui ne coïncide pas avec le contrat de transport⁴³. Des auteurs précédents, comme Van Bladel, ont également décrit le contrat de transport en matière de navigation intérieure comme un contrat mixte, particulier, *sui generis*, qui se rapprochait le plus de l'ancien *locatio operis vehendarum mercium* ; l'affrètement serait un « genus » en vertu duquel, outre le contrat de transport, l'affrètement en séjour est également couvert⁴⁴.

³⁷ Chauveau, 419, n° 626.

³⁸ Chauveau, 420, n° 627.

³⁹ Rodière TGD M AT I, 15, n° 7.

⁴⁰ Lyon-Caen, Ch. et Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Paris, L.G.D.J., 1911, 485, n° 622.

⁴¹ Smeesters-Winkelmolen I, 383-384, n° 272.

⁴² Voir le texte *supra*, n° 6.9.

⁴³ De Decker, 157, n° 383.

⁴⁴ Van Bladel I, 43-44, plus particulièrement les numéros 63-65

6.15. De ce qui précède, on peut conclure qu'il est indiqué de créer une certaine clarté dans le Code belge de Navigation maritime concernant la signification des notions de contrat d'affrètement et de contrat de transport et le champ d'application respectif des dispositions relatives à l'affrètement et de celles concernant le transport.

- OBSOLESCENCE DES DISPOSITIONS LÉGALES

6.16. Déjà lors de la préparation du projet de révision, l'attention a été attirée sur le caractère dépassé des dispositions de la Loi maritime concernant les chartes-parties. Il a été noté que ces dispositions font fi de la pratique qui consiste, pour les affrètements, à travailler avec des contrats-types actuels, essentiellement de courtage anglais⁴⁵.

6.17. Comme indiqué⁴⁶, diverses dispositions du Titre III de la Loi maritime sont uniquement de nouvelles versions d'articles qui figuraient déjà dans l'*Ordonnance de la Marine* française datant de 1681. Nombre de ces règles remontent par conséquent à l'époque des bateaux à voiles et ont, aujourd'hui, perdu toute pertinence. Il est difficile de s'imaginer que le capitaine d'un navire de transport moderne souhaiterait charger des marchandises « dans la cabine ou les autres lieux réservés à l'équipage » (art. 113 Loi maritime) ou que l'affrèteur céderait des fûts de vins, d'huile ou de miel qui ont coulé en paiement du fret (art. 122 Loi maritime). La première disposition citée doit être vue en rapport avec l'ancienne pratique importante de la *pacotille* ou des marchandises chargées par le commandant et des membres de l'équipage lors du départ, qu'ils pouvaient vendre pour leur propre compte dans les ports d'escale d'outre-mer, ce qui est actuellement essentiellement réglé dans le droit du travail maritime (et également à l'article 111 de la Loi maritime)⁴⁷. Une autre illustration de l'obsolescence est la règle selon laquelle l'indication du tonnage d'un navire ne sera pas réputée inexacte si la différence n'excède pas un quarantième (art. 119). Le droit du capitaine à une indemnité pour le sauvetage ou le rachat de marchandises non parvenues à destination (art. 143) semble être dépassé du fait du droit actuel en matière d'assistance⁴⁸.

Quoi qu'il en soit, force est de constater qu'un nombre considérable de dispositions du Titre III de la Loi maritime ne sont plus jamais appliquées dans la pratique.

6.18. Le texte présente également des lacunes. De Smet s'étonnait déjà du fait que ni le *Code de commerce* ni la Loi maritime belge ne prévoient quoi que ce soit concernant les *starries*⁴⁹.

Autre lacune : à l'article 112, la Loi maritime fait uniquement référence à l'usage local en complément de la charte-partie alors que, dans la jurisprudence, cette disposition est également appliquée en cas de transport sans charte-partie⁵⁰, et que l'usage local, encore plus généralement, est important pour tous les types d'activités maritimes et portuaires⁵¹.

6.19. En outre, le Titre III de la Loi maritime est dépassé sur le plan de la légistique formelle.

⁴⁵ Van Hooydonk SVSMS, 95-96. Pour plus de détails concernant l'autorégulation dans le secteur maritime et portuaire, voir le Livre bleu 2.

⁴⁶ Voir *supra*, n° 6.12.

⁴⁷ Voir Livre bleu 5 pour plus de détails.

⁴⁸ Voir Livre bleu 8 à ce propos.

⁴⁹ De Smet I, 264, n° 194.

⁵⁰ Voir *supra*, n° 6.10, in vn.

⁵¹ Voir Livre bleu 2 pour plus de détails à ce propos.

Des notions clés telles que la charte-partie ou le contrat de louage maritime ne sont pas définies. La répartition en chapitres, sections et paragraphes est malheureuse car elle donne à peine une indication du contenu des dispositions qui suivent. En fait, le Chapitre III du Titre III ne traite pas du contrat d'affrètement, mais bien de l'avarie commune. La relation avec les dispositions reprises ailleurs concernant le connaissement n'est explicitée nulle part. Par ailleurs, en ce qui concerne le *Code de commerce*, on s'était déjà plaint de la scission malheureuse des dispositions⁵². Le législateur belge a expliqué la séparation, dans la Loi maritime de 1879, des dispositions relatives au connaissement et de celles traitant de l'affrètement par la considération plutôt remarquable que la partie relative à l'affrètement ne pouvait pas être surchargée⁵³.

Les dispositions individuelles du Titre III traitant de l'affrètement en soi concernent des cas spécifiques plutôt que des règles ou principes généraux. Les dispositions relatives au capitaine (par exemple l'art. 118) n'expliquent pas clairement si le capitaine est visé personnellement ou s'il est considéré comme un représentant du frèteur⁵⁴. Ce dernier travers a également été noté en relation avec d'autres parties de la Loi maritime⁵⁵.

6.20. Comme déjà souligné précédemment⁵⁶, les anciennes dispositions ignorent la distinction actuelle entre les divers types de contrats d'affrètement (plus particulièrement l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps, l'affrètement au voyage, l'affrètement au lieu) et ce, bien qu'il existe des différences importantes entre ces types de contrats. En fait, de nombreuses dispositions valent uniquement pour l'affrètement au voyage et ne peuvent pas s'appliquer, ou à peine, à l'affrètement à temps, et encore moins à l'affrètement coque nue. Un exemple est le régime en matière de faux fret (art. 120).

L'orientation du texte de loi sur l'affrètement au voyage s'explique historiquement étant donné que l'*Ordonnance de la Marine* a été rédigée à une époque où, en fait, il était uniquement question de ce type d'affrètement⁵⁷. Depuis lors cependant, de nouveaux types de contrats d'affrètement ont vu le jour. Dans le cas de l'affrètement coque (nue), le propriétaire du navire met uniquement la coque du bateau à la disposition de l'affréteur ; ce dernier assume l'entière gestion du bateau, tant d'un point de vue nautique que commercial, engage lui-même l'équipage, équipe le navire, etc. À l'autre extrémité du spectre se trouve l'affrètement de slots (*slot charter*) en fonction duquel le propriétaire du navire continue à exercer l'entière gestion nautique et commerciale du navire et met uniquement des espaces de chargement déterminés (*slots*) à la disposition de l'affréteur. Inutile de préciser que, dans des situations aussi divergentes, les droits et devoirs des parties diffèrent également. Pour les régler, la législation en vigueur présente encore et toujours de graves lacunes. À des fins d'exhaustivité, il convient cependant de faire référence à l'article 130 de la Loi maritime où il est tout à coup bel et bien question d'affrètement à temps et au voyage.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

6.21. Il n'existe aucune convention internationale concernant les droits et obligations des parties liées par un contrat d'affrètement. On ne ressent à ce jour aucun besoin d'une unification internationale par le biais d'une convention étant donné que la liberté contractuelle en la matière est défendue dans le monde entier et que, entre-temps, on utilise dans une large mesure des

⁵² Voir Lyon-Caen, Ch. et Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Paris, L.G.D.J., 1911, 486, n° 624.

⁵³ *Doc. parl.* Chambre, 1874-75, n° 237, 2.

⁵⁴ Voir, plus particulièrement en ce qui concerne le fret, de Courcy, A., *Questions de droit maritime*, I, Paris, A. Cotillon, 1877, 148.

⁵⁵ Voir à ce propos le Livre bleu 5.

⁵⁶ Voir *supra*, n° 6.12.

⁵⁷ Voir une nouvelle fois *supra*, n° 6.12.

contrats-types internationalement standardisés, reposant sur une concertation entre les secteurs concernés, qui facilitent considérablement les négociations⁵⁸ et qui ont été préparés par des organisations faisant autorité, par exemple le BIMCO.

6.22. À des fins d'exhaustivité, il convient cependant de rappeler que, au dix-neuvième siècle, l'unification internationale du droit relatif aux affrètements bénéficiait de toute l'attention. En 1866, les Règles de Sheffield ont vu le jour à cet égard⁵⁹.

Les réputés congrès de droit commercial d'Anvers et de Bruxelles de 1885 et de 1888, durant lesquels l'unification internationale du droit maritime a été systématiquement traitée pour la première fois, visaient également à un accord concernant les règles internationales relatives aux chartes-parties⁶⁰.

À partir du Congrès de Venise de 1907, l'unification internationale du droit d'affrètement a été portée à l'ordre du jour du CMI. Des premiers jalons ont été posés avec le développement d'un *Code international de l'affrètement*, qui s'est cependant heurté au déclenchement de la Première Guerre Mondiale. Après l'adoption des Règles de La Haye, le droit de l'affrètement a été relégué à l'arrière-plan⁶¹.

Dès 1969, la standardisation des clauses relatives à la charte-partie a été examinée par l'UNCTAD. À cet effet, il a également été question de l'éventuelle élaboration d'un régime impératif conventionnel⁶². Un tel régime n'a cependant jamais vu le jour. En 1979 et en 1990, l'UNCTAD a organisé une enquête sur le plan économique et juridique concernant les chartes-parties.

En 1977, le CMI a adopté des *Charter-party (Laytime) Definitions*. En 1993, le CMI a publié, conjointement avec le BIMCO, la FONASBA et INTERCARGO, les *Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993* (« *Voylayrules 93* »).

Enfin, mentionnons également que la Convention sur les Conditions d'Immatriculation des Navires de 1986, de droit public, donne la définition suivante de l'affrètement coque nue :

L'expression « affrètement coque nue » s'entend d'un contrat de location d'un navire pour une période de temps stipulée en vertu duquel le preneur a la pleine possession et l'entier contrôle du navire, y compris le droit d'engager le capitaine et l'équipage pour la durée du bail.

6.23. Comme expliqué ci-dessous plus en détail⁶³, le contrat de transport est bel et bien réglé par un droit conventionnel unifié. Les Règles de La Haye, tout comme les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam, contiennent des dispositions de droit en principe impératif en la matière. Dans ces conventions, la notion d'affrètement ou de charte-partie est bel et bien utilisée, mais

⁵⁸ Voir Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 16.

⁵⁹ Voir Lyon-Caen, Ch. et Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Paris, L.G.D.J., 1911, 487, n° 625 et les références qui s'y trouvent

⁶⁰ Voir Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888), Bruxelles/Paris, 1889, plus particulièrement les résolutions adoptées pages 415-418. Durant le congrès d'Anvers de 1885, moins de résultats ont été enregistrés.

⁶¹ Pour une vue d'ensemble, voir Rodière TGDMD AT I, 33, n° 22.

⁶² Voir entre autres Report of the Secretary-General: survey of the work of international organizations in the field of transport law (A/CN.9/172), numéros 29-31.

⁶³ Voir *infra*, numéro 6.249-250.

n'est pas définie plus en détail ; sur un transport qui se déroule purement sous une charte-partie, lesdites conventions ont été expressément déclarées non applicables⁶⁴.

6.24. Au niveau européen, le transport sous charte-partie n'est pas davantage réglé.

Le contrat d'affrètement a néanmoins reçu toute l'attention nécessaire lors de la rédaction de la Convention 80/934/CEE. L'article 4.4 de ce traité dispose que l'affrètement pour un seul voyage et tout autre contrat est considéré, pour l'application de cet alinéa, comme un contrat de transport de marchandises lorsqu'ils ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises. Dans un arrêt du 6 octobre 2009, la Cour de Justice a commenté cette règle comme suit :

33 Il ressort de la lettre de cette dernière disposition que la convention assimile aux contrats de transport non seulement les contrats d'affrètement pour un seul voyage, mais également d'autres contrats, pour autant que ces contrats ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises.

34 Dès lors, l'une des finalités de ladite disposition est d'étendre le champ d'application de la règle de droit international privé, édictée à l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, de la convention à des contrats qui, même s'ils sont qualifiés en droit national de contrats d'affrètement, ont pour objet principal le transport de marchandises. Afin d'établir cet objet, il y a lieu de prendre en considération le but de la relation contractuelle et, par conséquent, l'ensemble des obligations de la partie qui fournit la prestation caractéristique.

35 Or, dans un contrat d'affrètement, le fréteur, qui fournit une telle prestation, s'oblige normalement à mettre à la disposition de l'affrèteur un moyen de transport. Cependant, il n'est pas exclu que les obligations du fréteur portent non seulement sur la simple mise à disposition du moyen de transport, mais également sur le transport proprement dit des marchandises. Dans ce cas, le contrat en question entre dans le champ d'application de l'article 4, paragraphe 4, de la convention dès lors que son objet principal consiste dans le transport des marchandises.

36 Il y a lieu toutefois de relever que la présomption établie à l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, de la convention ne s'applique que lorsque le fréteur – à supposer qu'il soit considéré comme le transporteur – a son établissement principal, au moment de la conclusion du contrat, dans le pays dans lequel est situé le lieu de chargement ou de déchargement ou l'établissement principal de l'expéditeur.

37 Sur la base de ces considérations, il y a lieu de répondre à la première question et à la première partie de la deuxième question que l'article 4, paragraphe 4, dernière phrase, de la convention doit être interprété en ce sens que le critère de rattachement prévu audit article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, ne s'applique à un contrat d'affrètement, autre que le contrat pour un seul voyage, que lorsque l'objet principal du contrat est non pas la simple mise à disposition d'un moyen de transport, mais le transport proprement dit des marchandises.⁶⁵

Le Règlement de Rome I ne reprend aucune disposition analogue⁶⁶. Il n'empêche bien entendu pas que le DIP concernant les chartes-parties est régi par ce Règlement et que, par conséquent, les effets de la réglementation DIP nationale belge ne sont pas à l'ordre du jour en la matière.

⁶⁴ Les Règles de La Haye et de Visby mentionnent le terme « charte(s)-partie(s) » à l'art. 1 (b) et à l'art. 5. Les Règles de Hambourg mentionnent la notion à l'art. 2.3, 2.4 et 22.2. Les Règles de Rotterdam la mentionnent aux art. 6.1 (a), 6.2 (a), 7, et 76.2 (a) et (b). La Convention Passagers mentionne le terme « charter party » à l'art. 1.5 (a).

⁶⁵ Cour de Justice, 6 octobre 2009, C-133/08, Intercontainer Interfrigo SC (ICF).

⁶⁶ Comparer avec Bonassies-Scapel, 512, n° 755. Dans la considération introductive (22) du Règlement de Rome I, on peut cependant lire :

En ce qui concerne l'interprétation de la notion de contrat de transport de marchandises, aucune modification sur le fond n'est envisagée par rapport à l'article 4, paragraphe 4, troisième phrase, de la convention de Rome. Par conséquent, les contrats d'affrètement pour un seul voyage et les autres contrats dont l'objectif principal est le transport de marchandises devraient être considérés comme des contrats concernant le transport de marchandises.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.25. Le *Handelsgesetzbuch* (HGB), soit le code de commerce allemand, a réglé à la section « Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern » à la fois les contrats (d'affrètement) relatifs à un navire complet ou à une partie d'un navire comme des contrats concernant le transport de marchandises déterminées. Le § 556 HGB disposait en la matière :

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

- 1. auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder*
- 2. auf einzelne Güter (Stückgüter).*

Le premier type de contrat a été dénommé « Raumfrachtvertrag » ou, de manière imprécise, « Chartervertrag » et le deuxième « Stückgutvertrag ». Le premier est la forme de contrat initiale et le deuxième est né avec la navigation par lignes régulières. Ces deux contrats sont des variantes du « Seefrachtvertrag », qui se distingue du louage maritime ou « Schiffsmiete » du fait qu'un « Verfrachter » se charge de garder les marchandises et assume une obligation de résultat en ce qui concerne le transport⁶⁷.

Un affrètement au voyage (« Reisecharter ») est un exemple typique d'un « Raumfrachtvertrag »⁶⁸. Il n'existe aucune discussion concernant l'affrètement à temps (« Zeitcharter »), mais la conception majoritaire dans la doctrine est qu'un tel affrètement ne constitue pas un louage maritime, mais un « Frachtvertrag » ou, malgré tout, une forme mixte, l'accent étant mis sur le dernier élément⁶⁹; Puttfarken considère que l'affrètement à temps se situe « mehr oder weniger heimatlos in der Mitte », et constate également qu'il est « aufgespalten in 'Frachtcharter' und 'Mietcharter' »⁷⁰. Il plaide pour que l'on continue à distinguer clairement les trois chartes-parties typiques et le transport⁷¹.

L'affrètement coque nue (« Bareboat-Charter ») n'a pas été réglé dans le code de commerce allemand et est considéré comme un louage maritime⁷².

En outre, la doctrine note l'existence du « Mengenvertrag » et de la « Slot-Charterparty »⁷³.

6.26. Après la définition du « Frachtvertrag » au § 556, dans les paragraphes suivants du code de commerce allemand (§ 557 à 661), un grand nombre de règles matérielles avaient été fixées et certaines dispositions s'appliquaient uniquement au « Raumfrachtvertrag », d'autres uniquement au « Stückgutfrachtvertrag », et les autres aux deux types de contrats⁷⁴.

En principe, ces dispositions sont de droit supplétif. La validité de certaines dispositions ne pouvait pas préalablement être exclue uniquement quand un connaissance avait été émis (§

⁶⁷ Voir Herber, 235-236.

⁶⁸ Herber, 238.

⁶⁹ Herber, 239-240 et 349; voir également Rabe pour plus de détails, 376-378, numéros 7-11.

⁷⁰ Puttfarken, 156, n° 394.

⁷¹ Puttfarken, 158, n° 399.

⁷² Herber, R., *o.c.*, 239 et 347-348.

⁷³ Voir Herber, 240.

⁷⁴ Herber, R., *o.c.*, 237; également Rabe, 380, numéros 16-17.

662)⁷⁵. L'article de l'*Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch* (EGHGB), c'est-à-dire de la loi introductive du code de commerce allemand, stipulait quand le § 662 s'applique dans un contexte international.

6.27. Les anciennes dispositions légales allemandes relatives au contrat d'affrètement offraient, en vue de la rédaction du nouveau Code maritime belge, peu d'inspiration utile. Les textes de loi allemands étaient également fortement vieillis sur le plan du contenu. Leur applicabilité aux types distincts de contrats d'affrètement et de transport était en outre controversée. Cependant, le caractère vague de la classification légale n'a pas été ressenti comme très dérangent étant donné que, dans la pratique, on utilise généralement des règlements internationaux types⁷⁶.

6.28. Quelque peu par dérogation au système qui avait été proposé en 2009 par le groupe d'experts ayant préparé la révision du droit maritime allemand, dans ledit *Referentenentwurf* d'un nouveau code maritime du Ministère de la Justice de 2011, on se fondait sur une distinction de base entre les « Seefrachtverträge », dont le « Stückgutfrachtvertrag » et le « Reisefrachtvertrag » font partie, et les « Schiffsüberlassungsverträge », parmi lesquels le « Schiffsmietvertrag » (« Bareboat-Charter ») et le « Zeitchartervertrag » sont comptés⁷⁷.

En 2013, le parlement allemand a adopté la version finale du nouveau texte de loi. Le règlement détaillé concernant le « Stückgutfrachtvertrag » (§ 481 e.s.) est reproduit plus loin, dans la partie du présent Livre bleu traitant du contrat de transport par mer⁷⁸. En ce qui concerne les types de chartes-parties distincts, les nouvelles dispositions légales allemandes disposent comme suit :

Zweiter Titel ***Reisefrachtvertrag***

§ 527 **Reisefrachtvertrag**

(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.

(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.

§ 528 **Ladehafen. Ladeplatz**

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

⁷⁵ Voir également Rabe, 375, n° 1.

⁷⁶ Herber, 237.

⁷⁷ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be; voir également Czerwenka, B., "Der Referentenentwurf zur Reform des Seehandelsrechts", *TransportR* 2011, 249-262.

⁷⁸ Voir *infra*, numéro 6.259.

(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.

§ 529 **Anzeige der Ladebereitschaft**

(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme des Gutes bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.

(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.

§ 530 **Ladezeit. Überliegezeit**

(1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Die Ladezeit und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.

§ 531 **Verladen**

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.

(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.

§ 532 **Kündigung durch den Befrachter**

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.

§ 533 **Teilbeförderung**

(1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige

Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.

(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladenen oder abgeladenen Frachtstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.

§ 534

Kündigung durch den Verfrachter

(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.

§ 535

Löschen

(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschezit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschezit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

Dritter Abschnitt

Schiffsüberlassungsverträge

Erster Unterabschnitt

Schiffsmiete

§ 553

Schiffsmietvertrag

(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.

(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmönatlich im Voraus zu entrichten.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 554

Übergabe und Rückgabe des Schiffes. Instandhaltung

(1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.

(2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.

§ 555

Sicherung der Rechte des Vermieters

Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.

§ 556

Kündigung

Ein auf unbestimmte Zeit eingegangenes Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalendervierteljahrs zulässig.

Zweiter Unterabschnitt

Zeitcharter

§ 557

Zeitchartervertrag

(1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.

(2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 558

Beurkundung

Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.

§ 559

Bereitstellung des Schiffes

- (1) *Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.*
- (2) *Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.*

§ 560

Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.

§ 561

Verwendung des Schiffes

- (1) *Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.*
- (2) *Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.*
- (3) *Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.*

§ 562

Unterrichtungspflichten

Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.

§ 563

Verladen und Löschen

- (1) *Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.*
- (2) *Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.*

§ 564

Kosten für den Betrieb des Schiffes

- (1) *Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.*
- (2) *Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.*

§ 565

Zeitfracht

- (1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.
- (2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln oder sonstigen Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht. Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.

§ 566

Pfandrecht des Zeitvercharterers

- (1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.
- (2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.
- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.

§ 567

Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.

§ 568

Zurückbehaltungsrecht

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.

§ 569

Rückgabe des Schiffes

- (1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.
- (2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.

6.29. Le droit anglais mentionne la catégorie générale du « contract of affreightment » qui est défini comme suit :

When a shipowner, or person having for the time being as against the shipowner the right to make such an agreement, agrees to carry goods by sea, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods, in return for a sum of money to be paid to him, such a contract is called a contract of affreightment (or a contract for the carriage of goods by sea) and the sum to be paid is usually called freight⁷⁹.

Dans cette catégorie de « contracts of affreightment », une distinction est établie entre le transport sous connaissement (« bill of lading »), d'une part, et le transport sous charte-partie (« charterparty ») d'autre part⁸⁰.

Une charte-partie est, dans l'acception générale, définie comme « a contract between the charterer and the shipowner, by which the former hires from the latter the use of the ship »⁸¹.

Les connaissements sont réglés légalement dans le *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924 et celui de 1924⁸², alors que les chartes-parties ne sont pas du tout réglées dans la législation et que les parties bénéficient d'une totale liberté contractuelle. Néanmoins, le droit anglais relatif aux chartes-parties a très fortement évolué, voire est devenu dominant au niveau international. De nombreuses chartes-parties types déclarent le droit anglais d'application et prévoient une compétence judiciaire ou généralement arbitrale à Londres. Les jurisprudences et doctrines anglaises en la matière sont, à l'inverse du continent, légion. Cependant, en vue de la rédaction de dispositions légales belges relatives aux chartes-parties, il n'est par conséquent pas possible d'en référer à l'exemple anglais.

6.30. La Loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes n° 66-420, dont les dispositions ont entre-temps été intégrées dans le nouveau *Code des transports*, réglait les contrats d'affrètement au Titre I et, au Titre II, les contrats de transport⁸³.

La grande innovation de cette loi préparée par Rodière résidait dans la distinction claire entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport⁸⁴, laquelle n'était pas encore faite dans le *Code de commerce* et l'*Ordonnance de la Marine* précédente⁸⁵. À la demande des armateurs français, la loi réglait pour la première fois l'affrètement coque nue comme une forme distincte d'affrètement⁸⁶.

Les dispositions pertinentes du *Code des transports* actuellement en vigueur s'énoncent comme suit :

⁷⁹ Scrutton, 1, n° A1; comparaison avec Wilson, 3.

⁸⁰ Voir et comparer, entre autres, Baughen, 8-10; Chorley-Giles, 165 et 174-180; Scrutton, 1, n° A1; Wilson, 3-8.

⁸¹ Voir entre autres Chorley-Giles, 174. Comparer avec Baughen, lvii, où la "Charterparty" est définie comme suit :

A contract for the carriage of goods for a particular voyage (voyage charter), or a contract for the use of the vessel for a set period of time (time charter), or a contract which is a hybrid of these two forms (trip charter). If the charterer provides its own crew, the charter is a bareboat or demise charter.

⁸² Voir *infra*, numéro 6.268.

⁸³ Pour ces dernières dispositions, voir *infra*, n° 6.275.

⁸⁴ Rodière TGDM AT I, 16, n° 9; voir également *ibid.*, 28-31, n° 19 concernant l'élaboration de la loi.

⁸⁵ À propos de ce dernier point, voir *supra*, n° 6.12.

⁸⁶ Rodière TGDM AT I, 13, n° 6.

Cinquième Partie : Transport et navigation maritimes

[...]

Livre IV : Le transport maritime

[...]

Titre II : Les contrats relatifs à l'exploitation du navire

[...]

Chapitre III: L'affrètement

Section 1: Dispositions générales

Article L5423-1

Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

Article L5423-2

Lorsque des contrats d'affrètement à temps, des contrats d'affrètement coque nue sont conclus ou que des délégations de fret sont consenties pour une durée supérieure à un an, ces actes sont écrits.

Il en est de même si cette durée peut être atteinte par prorogation.

L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.

Article L5423-3

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Article L5423-4

Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.

Article L5423-5

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement.

Article L5423-6

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L5423-7

Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Section 2: L'affrètement coque nue

Article L5423-8

Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini.

Article L5423-9

L'affrèteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

Section 3: L'affrètement à temps

Article L5423-10

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire armé, pour un temps défini.

Article L5423-11

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire.

Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L5423-12

L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section 4: L'affrètement au voyage

Article L5423-13

Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affrèteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Article L5423-14

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

6.31. D'autre part, certaines dispositions concernant le contrat d'affrètement sont reprises dans le Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, qui est encore et toujours en vigueur, et dont les dispositions pertinentes s'énoncent comme suit :

Affrètement du navire.

Article 1

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du titre Ier de la loi susvisée du 18 juin 1966 et celles du présent titre.

Article 2

L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute.

Article 3

Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir dans son navire, mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affrèteur à fournir caution.

La consignation est autorisée par ordonnance sur requête ; la vente par ordonnance de référé.

Article 4

Le délai de prescription des actions nées des contrats d'affrètement court :

Pour l'affrètement au voyage, depuis le débarquement complet de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage :

Pour l'affrètement à temps et pour l'affrètement "coque nue", depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution :

Pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon que le sous-affrètement est au voyage ou à temps.

Affrètement au voyage.

Article 5

La charte-partie au voyage énonce :

1° Les éléments d'individualisation du navire ;

2° Les noms du frèteur et de l'affréteur ;

3° L'importance et la nature de la cargaison ;

4° Les lieux de chargement et de déchargement ;

5° Les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;

6° Le taux du fret.

Article 6

Le frèteur s'oblige :

1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie ;

2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

Article 7

Le frèteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Article 8

L'affréteur doit mettre à bord la quantité de marchandises énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité.

Article 9

L'affréteur doit charger et décharger la marchandise. Il y procède dans les délais alloués par la charte-partie. Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément.

Article 10

Le point de départ et la computation des jours de planche sont réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations et, à défaut, suivant les usages maritimes.

Article 11

En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret.

Article 12

Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

Article 13

L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le frèteur et au plus égale au montant du fret.

Article 14

S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure arrive pendant le voyage.

L'affrèteur peut décharger la marchandise à ses frais et doit le fret entier.

Article 15

Dans le cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le frèteur et l'affrèteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger.

Article 16

En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route pour effet d'un événement non imputable au frèteur, l'affrèteur doit le fret de distance.

Article 17

En cours de route, l'affrèteur peut faire décharger la marchandise mais doit payer le fret entier stipulé pour le voyage ainsi que les frais entraînés par l'opération.

Cette faculté n'existe que si le navire fait l'objet d'un seul affrètement.

Affrètement à temps.

Article 18

La charte-partie énonce :

1° Les éléments d'individualisation du navire ;

2° Les noms du frèteur et de l'affrèteur ;

3° Le taux du fret ;

4° La durée du contrat.

Article 19

Le frèteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Article 20

Le frèteur conserve la gestion nautique du navire.

Article 21

La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.

Tous les frais inhérents à cette exploitation commerciale du navire sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils.

Article 22

Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affrèteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

Article 23

*Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrètement dans les conditions du contrat.
Il est payable par mensualité et d'avance.
Il n'est pas acquis à tout événement.*

Article 24

Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.

Affrètement "coque nue".

Article 25

Le frèteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

Article 26

*Le frèteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.
Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.*

Article 27

*L'affrètement peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.
Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat la même quantité de la même qualité.*

Article 28

*Sont à la charge de l'affrètement l'entretien du navire et les réparations et remplacements autres que ceux visés à l'article 26.
L'affrètement recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.*

Article 29

L'affrètement doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils.

Article 30

En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le frèteur d'un préjudice plus élevé, l'affrètement doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix.

La scission artificielle de la réglementation française entre une loi et un décret d'exécution ne doit, bien entendu, pas être suivie en Belgique.

6.32. La doctrine française en matière de contrats d'affrètement se limite à une présentation des obligations de base du frèteur et de l'affrètement⁸⁷. Comme les contrats d'affrètement comprennent, tous quasiment sans exception, une clause d'arbitrage, il n'existe quasiment aucune jurisprudence

⁸⁷ Voir et comparer : Bonassies-Scapel, 499 e.s., numéros 741 e.s.; Remond-Gouilloud, 302 e.s., numéros 466 e.s.; Vialard, 329 e.s., numéros 386 e.s.

française en la matière⁸⁸. Il n'empêche que l'exercice législatif français, tel qu'indiqué, mérite que l'on y prête une certaine attention en Belgique.

- LUXEMBOURG

6.33. La *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* reprend des dispositions de droit public relatives à l'immatriculation sous coque nue, mais ne contient aucun règlement de droit privé concernant le contrat d'affrètement.

- PAYS-BAS

6.34. La législation néerlandaise suit à nouveau une autre méthode. Il est remarquable de constater que le législateur néerlandais considère les affrètements à temps et au voyage comme des contrats de transport⁸⁹ et que ces formes d'affrètement ne connaissent plus un régime distinct⁹⁰. L'affrètement à temps et au voyage sont vus comme des « species » du « genus » transport⁹¹; le contrat de transport et le contrat d'affrètement sont tous deux des « contrats d'exploitation ». Néanmoins, l'affrètement et le transport ne concernent pas la même chose ; le transport traite exclusivement du déplacement de marchandises ; ce n'est pas le navire qui est central ; le transport (sous connaissance) est réglé de manière impérative⁹².

Comme les dispositions du Livre 8 du Code civil néerlandais concernant les contrats d'affrètement sont imbriquées dans celles du contrat de transport, elles sont toutes deux reproduites ci-dessous⁹³:

Titel 5. Exploitatie
Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 360

1. *De reder is naast een rompbevrachter met deze hoofdelijk aansprakelijk uit een deze laatste bindende rechtshandeling, die rechtstreeks strekt tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
2. *Het eerste lid is niet van toepassing indien aan degen, met wie de daar genoemde rechtshandeling wordt verricht, kenbaar is gemaakt, dat de rompbevrachter de reder niet vermag te binden dan wel deze derde wist, of zonder eigen onderzoek moest weten, dat het in het eerste lid bedoelde doel werd overschreden.*
3. *Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van vervoerovereenkomsten, overeenkomsten tot het verrichten van arbeid met de bemanning aangegaan en overeenkomsten als genoemd in afdeling 4 van titel 5 of afdeling 4 van titel 10.*
4. *Het eerste lid is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.*

⁸⁸ Remond-Gouilloud, 328, n° 507.

⁸⁹ Il convient de remarquer que l'art. 8:20 NBW définit le contrat de transport au sens général comme « de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren », c'est-à-dire le contrat en vertu duquel une partie (le transporteur) s'engage vis-à-vis de l'autre partie (l'expéditeur) à transporter des choses. Le règlement légal général, repris au début du Livre, du contrat de transport, dont cette définition fait également partie, vaut uniquement « ten aanzien van niet elders in dit boek geregelde overeenkomsten van goederenvervoer », soit à l'égard de contrats de transport de marchandises qui ne sont pas repris ailleurs dans ce livre (art. 8:32).

⁹⁰ Pour une situation générale, voir Boonk, 5 et 13-15 et Cleton, 127-129.

⁹¹ Haak-Zwitser-Blom, 140.

⁹² Haak-Zwitser-Blom, 140.

⁹³ Pour les dispositions relatives au transport de passagers, voir cependant *infra*, n° 6.417. concernant l'affrètement en matière de navigation intérieure, voir *infra*, n° 6.512 e.s.

5. Hij, die loodsgelden, kanaal- of havengelden dan wel andere scheepvaartrechten voldoet ten behoeve van de reder, een rompbewrachter, een tijdbewrachter of de kapitein dan wel enige andere schuldenaar daarvan, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de schuldeiser van deze vorderingen.

Artikel 361

1. Onder "exploitatie-overeenkomsten" worden verstaan: de bevrachtingen van het schip en de overeenkomsten tot vervoer van zaken of personen met het schip.
2. Onder "keten der exploitatie-overeenkomsten" worden verstaan: de exploitatie-overeenkomsten gerangschikt:
 - a. wat betreft bevrachtingen: te beginnen met een mogelijkereeds aangegane rompbewraching en vervolgens in de volgorde, waarin de bevrachters hun bevoegdheid over het schip te beschikken van elkaar afleiden.
 - b. wat betreft vervoerovereenkomsten, die geen bevrachting zijn: te beginnen met de vervoerovereenkomst aangegaan door een vervoerder, die de beschikking heeft over het schip of een gedeelte daarvan, en te eindigen met de vervoerovereenkomst aangegaan tussen een vervoerder met het schip en zijn wederpartij, die niet wederom op haar beurt vervoerder met het schip is.
3. Voor de toepassing van de artikelen 361 tot en met 366 wordt een reiziger aangemerkt als partij bij de te zijnen aanzien gesloten vervoerovereenkomst.
4. In de artikelen 361 tot en met 366 worden onder beschadiging mede begrepen niet-aflevering, geheel of gedeeltelijk verlies, waardevermindering en vertraagde aflevering en wordt onder letsel mede begrepen vertraagde ontscheping.

Artikel 362

Indien een partij bij een exploitatie-overeenkomst door haar wederpartij daarbij terzake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, dan is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst.

Artikel 363

Indien een partij bij een exploitatie-overeenkomst terzake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken door een andere partij bij een dusdanige overeenkomst, dan is zij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn als ware zij wederpartij bij de exploitatie-overeenkomst, die is aangegaan door degen die haar aanspreekt en die in de keten der exploitatie-overeenkomsten tussen haar en deze laatste ligt.

Artikel 364

1. Wordt een reder of een bewrachter van een schip, dan wel een vervoerder met een schip terzake van dood of letsel van een persoon of terzake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken door iemand die geen partij is bij een exploitatie-overeenkomst, dan is hij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.
2. Was met betrekking tot de persoon of zaak een vervoerovereenkomst afgesloten en is de schade ontstaan in het tijdvak waarin een vervoerder met het schip als zodanig daarvoor aansprakelijk is, dan geldt als overeenkomst, bedoeld in lid 1, de laatste in de keten der exploitatie-overeenkomsten met betrekking tot die persoon of zaak aangegaan.
3. Was de persoon of zaak aan boord van het schip op grond van een overeenkomst met een partij bij een exploitatie-overeenkomst, doch is het vorige lid niet van toepassing, dan geldt de eerst bedoelde overeenkomst als overeenkomst bedoeld in lid 1.
4. Was de persoon of zaak buiten overeenkomst aan boord, dan geldt een vervoerovereenkomst als overeenkomst bedoeld in lid 1.
5. De aansprakelijkheid bedoeld in lid 1, is voor de toepassing van de leden 2 en 4 die van een vervoerder, en voor de toepassing van lid 3 die van de aldaar genoemde partij.

Artikel 365

Wordt een vordering als genoemd in de artikelen 362 tot en met 364 buiten overeenkomst ingesteld tegen een ondergeschikte van een partij bij een exploitatieovereenkomst en kan die partij ter afwerking van haar aansprakelijkheid voor de gedraging van de ondergeschikte een verweermiddel jegens de eiser ontleen aan de overeenkomst waardoor haar aansprakelijkheid in gevolge die artikelen wordt beheerst, dan kan ook de ondergeschikte dit verweermiddel inroepen, als ware hijzelf bij de overeenkomst partij.

Artikel 366

Het totaal van de bedragen verhaalbaar op een derde, die partij is bij een exploitatie-overeenkomst, en zijn ondergeschikten, al dan niet gezamenlijk met het bedrag verhaalbaar op de wederpartij van degeen, die de in de artikelen 363 of 364 genoemde vordering instelde en haar ondergeschikten, mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.

Afdeling 2. Overeenkomst van goederenvervoer over zee

Artikel 370

- 1. De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over zee te vervoeren.*
- 2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over zee beschouwd, tenzij het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren, in welk geval dit varen als varen over binnenwateren wordt beschouwd.*
- 3. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat zonder eigen beweegkracht deze beide wateren bevaart, wordt beschouwd als vervoer over zee voor zover, met inachtneming tevens van het tweede lid van dit artikel, het varen van het beweegkracht overbrengende schip als varen over zee wordt beschouwd. Voor zover dit niet het geval is, wordt het als vervoer over binnenwateren beschouwd.*
- 4. Deze afdeling is niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoer van poststukken ter uitvoering van de universele postdienst bedoeld in de Postwet 2009 of onder een internationale postovereenkomst. Onder voorbehoud van artikel 510 is deze afdeling niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van bagage.*

Artikel 371

- 1. Onder gewijzigd Verdrag wordt in dit artikel verstaan het Verdrag van 25 augustus 1924 ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Trb. 1953, 109) met inbegrip van de bepaling voorkomend in onderdeel 1 van het daarbij behorende Protocol van ondertekening, zoals dat Verdrag is gewijzigd bij het te Brussel op 23 februari 1968 ondertekende Protocol (**Trb.** 1979, 26) en als verder gewijzigd bij het te Brussel op 21 december 1979 ondertekende Protocol (**Trb.** 1985, 122).*
- 2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder verdragsstaat verstaan een staat, welke partij is bij het gewijzigd Verdrag.*
- 3. De artikelen 1 tot en met 9 van het gewijzigd Verdrag worden toegepast op elk cognossement, dat betrekking heeft op vervoer van zaken tussen havens in twee verschillende staten, indien:*
 - a. het cognossement is uitgegeven in een verdragsstaat, of*
 - b. het vervoer plaats vindt vanuit een haven in een verdragsstaat, of*
 - c. de overeenkomst, die in het cognossement is vervat of daaruit blijkt, bepaalt, dat op die overeenkomst toepasselijk zijn de bepalingen van het gewijzigd Verdrag of van enigerlei wetgeving, welke die verdragsbepalingen van kracht verklaart of in andere vorm of bewoordingen heeft overgenomen, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de geadresseerde of van iedere andere betrokken persoon.*

Artikel 372

Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.

Artikel 373

1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbefrachtiging, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbefrachtiging of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender.

2. Onder "vervrachter" is in deze afdeling de in het eerste lid genoemde vervoerder, onder "bevrachter" de aldaar genoemde afzender te verstaan.

Artikel 374

De wetbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip, anders dan bij wijze van rompbefrachtiging, niet van toepassing.

Artikel 375

1. Bij eigendomsovergang van een tevoren vervracht, al dan niet teboekstaand, schip op een derde volgt deze in alle rechten en verplichtingen van de verrachter op, die nochtans naast de nieuwe eigenaar aan de overeenkomst gebonden blijft.

2. Rechten en verplichtingen, welke vóór de eigendomsovergang opeisbaar zijn geworden, gaan op de derde niet over.

Artikel 376

[Vervallen per 01-01-1992]

Artikel 377

In deze titel wordt ondervoerovereenkomst onder cognossement verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement dan wel enig soortgelijk document dat een titel vormt voor het vervoer van zaken over zee; eveneens wordt er onder verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement of soortgelijk document als genoemd, dat is uitgegeven uit hoofde van een charterpartij, van het ogenblik af waarop dit cognossement of soortgelijk document de verhouding tussen de vervoerder en de houder van het cognossement beheerst.

Artikel 378

De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat, waarin hij hen heeft ontvangen.

Artikel 379

Onverminderd artikel 378 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.

Artikel 380

1. In geval van tijdbefrachtiging is de verrachter verplicht de kapitein opdracht te geven binnen de grenzen door de overeenkomst gesteld de orders van de bevrachter op te volgen. De verrachter staat er voor in, dat de kapitein de hem gegeven opdracht nakomt.

2. De bevrachter staat er voor in, dat het schip de plekken of plaatsen, waarheen hij het ter inlading, lossing of anderszins op grond van het eerste lid beveelt te gaan, veilig kan bereiken, innemen en verlaten. Indien deze plekken of plaatsen blijken niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven orders op te volgen, onredelijk handelde.

3. Onverminderd artikel 461 wordt de bevrachter mede verbonden door en kan hij rechten ontleen aan een rechtsbehandeling, die de kapitein ingevolge het eerste lid van dit artikel verricht. Onder rechtsbehandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.

Artikel 381

1. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is de vervoerder verplicht vóór en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:

- a. het zeewaardig maken van het schip;
- b. het behoorlijk bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;
- c. het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin zaken worden geladen, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is de vervoerder, behoudens de artikelen 383, 388, 414 vierde lid en 423, verplicht de zaken behoorlijk en zorgvuldig te laden, te behandelen, te stunen, te vervoeren, te bewaren, te verzorgen en te lossen.

Artikel 382

1. Nietig is ieder beding in een vervoerovereenkomst onder *cognossement*, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot zaken voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in de artikelen 381, 399, 411, 414 eerste lid, 492, 493 of in artikel 1712 voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze afdeling of in de artikelen 361 tot en met 366 is voorzien. Een beding, krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt of elk ander beding van dergelijke strekking, wordt aangemerkt als te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van zijn aansprakelijkheid te ontheffen.

2. Niettegenstaande het eerste lid is een beding, als daar genoemd, geldig mits het betreft:

- a. een geoorloofd beding omtrent *avarij-grosse*;
- b. levende dieren;
- c. zaken, die feitelijk op het dek worden vervoerd mits deze in het *cognossement* als deklading zijn opgegeven.

Artikel 383

1. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of schaden, voortgevloeid of ontstaan uit onzeewaardigheid, tenzij deze is te wijten aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin de zaken worden geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, zodat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de zaken, alles overeenkomstig het eerste lid van artikel 381. Telkens als verlies of schade is ontstaan uit onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van het aangevend zijn van de redelijke zorg op de vervoerder of op iedere andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

2. Onder een vervoerovereenkomst al dan niet onder *cognossement* is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of schade ontstaan of voortgevloeid uit:

- a. een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een ander lid van de bemanning, de loods of ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
- b. brand, tenzij veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de vervoerder;
- c. gevaren, onheilen en ongevallen van de zee of andere bevaarbare wateren;
- d. een natuurgebeuren;
- e. oorlogshandelingen;
- f. een daad van vijanden van de staat;
- g. aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;
- h. maatregelen van *quarantaine*;

- i. een handeling of een nalaten van de afzender of eigenaar der zaken of van hun agent of vertegenwoordiger;*
 - j. werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak dan ook, hetzij gedeeltelijk hetzij geheel;*
 - k. oproer of onlusten;*
 - l. redding of poging tot redding van mensenevens of goederen op zee;*
 - m. verlies aan volume of gewicht of enig ander verlies, of enige andere schade, ontstaan uit een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de zaak;*
 - n. onvoldoende verpakking;*
 - o. onvoldoende of gebrekkige merken;*
 - p. verborgen gebreken, die ondanks een redelijke zorg niet te ontdekken waren;*
 - q. enige andere oorzaak, niet voortvloeiend uit de persoonlijke schuld van de vervoerder, noch uit schuld of nalatigheid van zijn agenten of ondergeschikten; doch de bewijslast rust op degen, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch zijn persoonlijke schuld, noch de nalatigheid of schuld van zijn agenten of ondergeschikten heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.*
- 3. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is de afzender niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, voortvloeiend of ontstaan uit welke oorzaak dan ook, zonder dat er is een handeling, schuld of nalatigheid van hem, van zijn agenten of van zijn ondergeschikten.*
- 4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.*
- 5. Het staat de afzender vrij aansprakelijkheid aan te tonen voor verlies of schade ontstaan of voortvloeiend uit de schuld van de vervoerder zelf of de schuld van zijn ondergeschikten, niet bestaande uit een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid als in het tweede lid onder **a** bedoeld.*

Artikel 384

Het staat de vervoerder vrij geheel of gedeeltelijk afstand te doen van zijn uit de in het eerste lid van artikel 382 genoemde artikelen of uit de artikelen 383, 388, 414 vierde lid of 423 voortvloeiende rechten en ontheffingen van aansprakelijkheid of zijn uit deze artikelen voortvloeiende aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeederen, mits in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement deze afstand of deze vermeederen blijkt uit het aan de afzender afgegeven cognossement.

Artikel 385

Niettegenstaande het eerste lid van artikel 382 is een beding als daar bedoeld geldig, wanneer het betreft zaken, die door hun karakter of gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen en welker vervoer moet geschieden onder omstandigheden of op voorwaarden, die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Het hier bepaalde geldt echter slechts, wanneer voor het vervoer van deze zaken geen cognossement, doch een blijkens zijn bewoordingen onverhandelbaar document is afgegeven en het niet betreft een gewone handelslading, verscheept bij gelegenheid van een gewone handelsverrichting.

Artikel 386

Niettegenstaande het eerste lid van artikel 382 staat het de vervoerder en de afzender vrij in een vervoerovereenkomst enig beding, enige voorwaarde, enig voorbehoud of enige ontheffing op te nemen met betrekking tot de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip voor het verlies of de schaden opgekomen aan de zaken of betreffende hun bewaring, verzorging of behandeling vóór het laden in en na het lossen uit het over zee vervoerende schip.

Artikel 387

Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 378 en 379 rustende verplichtingen, heeft de afzender geen ander recht dan betaling van de in artikel 388 genoemde of de met toepassing van artikel 384 overeengekomen bedragen te vorderen.

Artikel 388

1. Tenzij de aard en de waarde van zaken zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement, indien dit is afgegeven, is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de zaken of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan de tegenwaarde van 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, dan wel twee rekeneenheden per kilogram brutogewicht der verloren gegane of beschadigde zaken, waarbij het hoogste dezer bedragen in aanmerking moet worden genomen.
2. Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd. De in dit lid genoemde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.
3. Wanneer een laadkist, een laadbord of dergelijke vervoergerei is gebezigd om zaken bijeen te brengen, wordt iedere collo of eenheid, die volgens vermelding in het cognossement in dat vervoergerei is verpakt, beschouwd als een collo of eenheid als in het eerste lid bedoeld. Behalve in het geval hiervoor omschreven wordt dit vervoergerei als een collo of eenheid beschouwd.
4. De rekeneenheid genoemd in dit artikel is het bijzondere trekkingsrecht zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen genoemd in het eerste lid worden omgerekend in Nederlands geld naar de koers van de dag, waarop de betaling wordt verricht. De waarde van het Nederlandse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.
5. Noch de vervoerder noch het schip kan zijn aansprakelijkheid met een beroep op dit artikel of het vierde lid van artikel 414 beperken, wanneer bewezen is, dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
6. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd in het eerste lid, worden bepaald, mits deze bedragen in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement niet lager zijn dan de in het eerste lid genoemde.
7. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.

Artikel 389

Indien met betrekking tot een zaak hulploon, een bijdrage in avarij-grosse of een schadevergoeding uit hoofde van artikel 488 is verschuldigd, wordt deze aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

Artikel 390

1. De tijd- of reisbevrachter is bevoegd de overeenkomst op te zeggen, wanneer hem door de verrachter is medegedeeld dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of zal kunnen zijn.
2. Hij kan deze bevoegdheid slechts uitoefenen door binnen een redelijke, niet meer dan 48 uur durende, termijn na ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, het in het vijfde lid genoemde bericht te verzenden.
3. Indien bij gebreke van de ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, het de bevrachter uit anderen hoofde bekend is, dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn, is hij, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen, doch slechts binnen een redelijke, niet meer dan 48 uur durende, termijn nadat hem dit bekend is geworden; gelijke bevoegdheid komt hem toe, indien hem na ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, uit anderen hoofde bekend wordt, dat het schip op grond van andere omstandigheden dan welke de

vervrachter tot zijn mededeling brachten, niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn.

4. De in dit artikel genoemde termijn wordt geschorst op die zaterdagen, zondagen en plaatselijke feestdagen, waarop ten kantore van de bevrachter in het geheel niet wordt gewerkt.

5. De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

Artikel 391

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.

Artikel 392

1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

2. Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, verlengd met de overligtijd, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

3. Zijn bij het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden.

4. De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch niet vóór lossing van de zaken.

5. Onder voorbehoud van het derde lid van artikel 383 is de afzender verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt tengevolge van de opzegging of van de aanvaarding van de reis.

6. Dit artikel is niet van toepassing in geval van tijdbevrachting.

Artikel 393

1. In geval van reisbevrachting is de vervrachter tegen zekerheidstelling voor wat hij van de bevrachter heeft te vorderen, op diens verlangen verplicht de reis te aanvaarden met een gedeelte der overeengekomen zaken. De bevrachter is verplicht de vervrachter de dientengevolge geleden schade te vergoeden.

2. De vervrachter is bevoegd in plaats van de ontbrekende zaken andere aan te nemen. Hij is niet gehouden de vracht, die hij voor het vervoer van deze zaken ontvangt, met de bevrachter te verrekenen, behalve voor zover hij zijnerzijds van de bevrachter vergoeding van door hem geleden schade heeft geëind of gevorderd.

Artikel 394

1. De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.

2. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.

3. Is bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, niet of slechts gedeeltelijk voldaan aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde verplichting van de afzender, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 392 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 395

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn de documenten en inlichtingen die van de zijde van de afzender

vereist zijn voor het vervoer dan wel ter voldoening aan vóór de aflevering van de zaken te vervullen douane- en andere formaliteiten.

2. De vervoerder is verplicht redelijke zorg aan te wenden dat de documenten, die in zijn handen zijn gesteld, niet verloren gaan of onjuist worden behandeld. Een door hem ter zake verschuldigde schadevergoeding zal die, verschuldigd uit hoofde van de artikelen 387, 388 en 389 in geval van verlies van de zaken, niet overschrijden.

3. De vervoerder is niet gebonden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.

4. Zijn bij het verstrijken van de tijd waarbinnen de in het eerste lid genoemde documenten en inlichtingen aanwezig moeten zijn, deze, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 392 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 396

1. Wanneer vóór of bij de aanbieding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

2. De opzegging geschiedt door telegram, bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 397

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die materiaal, dat hij deze ter beschikking stelde of zaken die deze ten vervoer ontving dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkendende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

2. Dit artikel laat de artikelen 383 derde lid, 398 en 423, alsmede de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.

Artikel 398

1. Ten vervoer ontvangen zaken, die een zorgvuldig vervoerder, indien hij geweten zou hebben dat zij na hun inontvangstneming gevaar zouden kunnen opleveren, met het oog daarop niet ten vervoer zou hebben willen ontvangen, mogen door hem op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd dan wel op andere wijze onschadelijk gemaakt. Ten aanzien van ten vervoer ontvangen zaken, waarvan de vervoerder de gevaarlijkheid heeft gekend, geldt hetzelfde doch slechts dan wanneer zij onmiddellijk dreigend gevaar opleveren. De vervoerder is terzake geen enkele schadevergoeding verschuldigd en de afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schaden voor de vervoerder voortvloeiende uit de aanbieding ten vervoer, uit het vervoer of uit de maatregelen zelf.

2. Door het treffen van de in het eerste lid bedoelde maatregel eindigt de overeenkomst met betrekking tot de daar genoemde zaken, doch, indien deze alsnog worden gelost, eerst na deze lossing. De vervoerder verwittigt zo mogelijk de afzender, degenen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degenen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkerwijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden. Dit lid is niet van toepassing met betrekking tot zaken die de vervoerder na het treffen van de in het eerste lid bedoelde maatregel alsnog naar hun bestemming vervoert.

3. Indien zaken na beëindiging van de overeenkomst alsnog in feite worden afgeleverd, wordt vermoed, dat zij zich op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst bevonden in de staat, waarin zij feitelijk zijn

afgeleverd; worden zij niet afgeleverd, dan wordt vermoed, dat zij op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst verloren zijn gegaan.

4. Indien de afzender na feitelijke aflevering een zaak niet naar haar bestemming vervoert, wordt het verschil tussen de waarden ter bestemming en ter plaatse van de aflevering, als bedoeld in de tweede volzin van het tweede lid van artikel 388, aangemerkt als waardevermindering van die zaak. Vervoert de afzender een zaak na de feitelijke aflevering alsnog naar haar bestemming, dan worden de kosten, die hij te dien einde maakt, aangemerkt als waardevermindering van die zaak.

5. Op de feitelijke aflevering is het tussen partijen overeengekomene alsmede het in deze afdeling nopens de aflevering van zaken bepaalde van toepassing, met dien verstande, dat deze feitelijke aflevering niet op grond van de eerste zin van het eerste lid of op grond van het tweede lid van artikel 484 de vracht verschuldigd doet zijn. De artikelen 490 en 491 zijn van overeenkomstige toepassing.

6. Dit artikel laat artikel 423, alsmede de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.

7. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken.

Artikel 399

1. Na de zaken ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een *cognossement* afgeven, dat onder meer vermeldt:

a. de voornaamste voor identificatie van de zaken nodige merken, zoals deze, voor de inlading van deze zaken is begonnen, door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken zijn gestempeld of anderszins duidelijk zijn aangebracht op de onverpakte zaken of op de kisten of verpakkingen, die de zaken inhouden en wel zodanig, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

b. of het aantal der colli of het stuktal, of de hoeveelheid of het gewicht, al naar gelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

c. de uiterlijke zichtbare staat en gesteldheid der zaken;

met dien verstande, dat geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder verplicht zal zijn in het *cognossement* merken, aantal, hoeveelheid of gewicht op te geven of te noemen waarvan hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen zaken weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad. De vervoerder wordt vermoed geen redelijke gelegenheid te hebben gehad de hoeveelheid en het gewicht van gestorte of gepompte zaken te toetsen.

2. Als de zaken ingeladen zijn, zal het *cognossement*, dat de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender afgeeft, indien deze dit verlangt, de vermelding "geladen" bevatten, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die zaken rechtgevend document heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het "geladen"-*cognossement* teruggeeft. De vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder heeft eveneens het recht in de laadhaven op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen, aan boord waarvan de zaken werden geladen, en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in dit artikel vermelde bijzonderheden, als een "geladen"-*cognossement* in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

Artikel 410

Indien een vervoerovereenkomst is gesloten en bovendien een *cognossement* is afgegeven, wordt, behoudens artikel 441 tweede lid, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de afzender door de bedingen van de vervoerovereenkomst en niet door die van dit *cognossement* beheerst. Behoudens het in artikel 441 eerste lid gestelde vereiste van houderschap van het *cognossement*, strekt dit hun dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de vervoerder.

Artikel 411

De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het ogenblik van de in ontvangsneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in

genen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.

Artikel 412

- 1. Het cognossement wordt gedateerd en door de vervoerder ondertekend en vermeldt de voorwaarden waarop het vervoer plaatsvindt, alsmede de plaats waar en de persoon aan wie de zaken moeten worden afgeleverd. Deze wordt, ter keuze van de afzender, aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder.*
- 2. De enkele woorden "aan order" worden geacht de order van de afzender aan te geven.*

Artikel 413

Het cognossement wordt, tenzij het op naam is gesteld, afgegeven in één of meer exemplaren. De verhandelbare exemplaren, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle. Niet verhandelbare exemplaren moeten als zodanig worden aangeduid.

Artikel 414

- 1. Tegenbewijs tegen het cognossement wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.*
- 2. Indien in het cognossement de clause: "inhoud, hoedanigheid, aantal, gewicht of maat onbekend", of enige andere clause van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het cognossement voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de vervoerder niet, tenzij bewezen wordt, dat hij de inhoud of de hoedanigheid der zaken heeft gekend of had behoren te kennen of dat de zaken hem toegeteld, toegewogen of toegemeten zijn.*
- 3. Een cognossement, dat de uiterlijk zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de vervoerder die zaak voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.*
- 4. De in het cognossement opgenomen opgave, bedoeld in artikel 388 eerste lid, schept behoudens tegenbewijs een vermoeden, doch bindt niet de vervoerder die haar kan betwisten.*

Artikel 415

- 1. Verwijzingen in het cognossement worden geacht slechts die bedingen daarin in te voegen, die voor degenen, jegens wie daarop een beroep wordt gedaan, duidelijk kenbaar zijn.*
- 2. Een dergelijk beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degenen jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.*
- 3. Nietig is ieder beding, waarbij van het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.*

Artikel 416

Een cognossement aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in afdeling 2 van Titel 4 van Boek 3.

Artikel 417

Levering van het cognossement vóór de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.

Artikel 418

De vervoerder is verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen; in geval van tijdbevrachting is echter artikel 380 van toepassing en in geval van reisbevrachting artikel 419.

Artikel 419

- 1. In geval van reisbevrachting is de bevrachter verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen.*

2. Hij moet daartoe aanwijzen een gebruikelijke plek, die terstond of binnen redelijke tijd beschikbaar is, waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en waarvandaan het veilig kan vertrekken.
3. Wanneer de bevrachter niet aan deze verplichting voldoet of de bevrachters, als er meer zijn, niet eenstemmig zijn in de aanwijzing, is de verrachter zonder dat enige aanmaning is vereist verplicht zelf de plek van inlading of lossing aan te wijzen.
4. Indien de bevrachter meer dan één plek aanwijst, geldt de tijd nodig voor het verhalen als gebruikte laad- of lostijd. De kosten van verhalen zijn voor zijn rekening.
5. De bevrachter staat er voor in, dat het schip op de plek, die hij op grond van het eerste lid ter inlading of lossing aanwijst, veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven aanwijzing op te volgen, onredelijk handelde.

Artikel 420

Wanneer in geval van reisbevrachting de bevrachter de bevoegdheid heeft laad- of loshaven nader aan te wijzen, is artikel 419 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 421

Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen.

Artikel 422

1. Voor zover de vervoerder verplicht is tot laden, is hij gehouden zulks in de overeengekomen laadtijd te doen.
2. Voor zover de afzender verplicht is tot laden of stuwen, staat hij er voor in dat zulks in de overeengekomen laadtijd geschiedt.
3. Werd geen laadtijd vastgesteld, dan behoort de inlading te geschieden zo snel als ter plekke voor een schip als het betrokken schip gebruikelijk of redelijk is.
4. Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op acht opeenvolgende etmalen of, als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal.
5. De wettelijke bepalingen omtrent boetebedingen zijn niet van toepassing op bedingen met betrekking tot overliggeld.
6. Schuldenaren van overliggeld en een mogelijkernijs uit hoofde van het tweede lid verschuldigde schadevergoeding zijn tot betaling daarvan hoofdelijk verbonden.

Artikel 423

1. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement mogen zaken van ontvlambare, explosieve of gevaarlijke aard, tot de inlading waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan had gekend, te allen tijde vóór de lossing door de vervoerder op iedere plaats worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze zaken is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, middellijk of onmiddellijk voortgevloeid of ontstaan uit het inladen daarvan.
2. Indien onder een vervoerovereenkomst onder cognossement enige zaak, als bedoeld in het eerste lid, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag zij evenzo door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor avarij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

Artikel 424

1. Behalve in geval van tijd- of reisbevrachting is de vervoerder wanneer, nadat de inlading een aanvang heeft genomen, het schip vergaat of zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is, na lossing van de zaken bevoegd de overeenkomst te beëindigen, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet.

2. *Vermoed wordt dat het vergaan of de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
3. *De vervoerder verwittigt, zo mogelijk, de afzender, degenen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degenen aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.*
4. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing.*

Artikel 425

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting is ieder der partijen, mits zij dit zo spoedig mogelijk doet, bevoegd de overeenkomst geheel of met betrekking tot een gedeelte der zaken op te zeggen, wanneer het schip, zonder dat het vergaan is, zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is.*
2. *De reisbevrachter komt de hem in het eerste lid van dit artikel toegekende bevoegdheid ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken niet toe, indien de verrachter, zodra hem dit redelijkernijs mogelijk was, heeft verklaard dat hij deze zaken, zij het niet in het bevrachte schip, ondanks de beëindiging van de overeenkomst naar hun bestemming zal vervoeren; zulk vervoer wordt vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*
3. *De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken, eerst na lossing van die zaken. Een in een dergelijke telegram of bericht vervatte mededeling, dat de verrachter zaken alsnog, doch niet in het bevrachte schip, naar hun bestemming zal vervoeren, houdt met betrekking tot die zaken opzegging van de overeenkomst in.*
4. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
5. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing met dien verstande, dat ingeval van tijdbevrachting vracht verschuldigd blijft tot op het tijdstip van de lossing der zaken.*

Artikel 426

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting eindigt de overeenkomst met het vergaan van het schip. In geval van langdurige tijdingloosheid wordt vermoed, dat het schip is vergaan te 2400 uur Universele Tijd van de dag, waarop het laatste bericht is ontvangen.*
2. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat het vergaan van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
3. *Vervoert de verrachter ondanks het vergaan van het schip zaken die reeds aan boord waren ontvangen alsnog naar hun bestemming, dan wordt in geval van reisbevrachting dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*
4. *De verrachter verwittigt de bevrachter zo spoedig als dit mogelijk is.*
5. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing.*

Artikel 440

1. *De afzender - of, indien een cognossement is afgegeven, uitsluitend de in artikel 441 bedoelde houder daarvan en dan alleen tegen afgifte van alle verhandelbare exemplaren van dit cognossement - is bevoegd, voor zover de vervoerder hieraan redelijkernijs kan voldoen, aflevering van ten vervoer ontvangen zaken of, indien daarvoor een cognossement is afgegeven, van alle daarop vermelde zaken gezamenlijk, vóór de aankomst ter bestemmingsplaats te verlangen, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige*

lading ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken.

2. Hij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer door de voortijdige aflevering de reis zou worden vertraagd.

3. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 490 en 491 zijn van toepassing.

Artikel 441

1. Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij is artikel 387 van toepassing.

2. Jegens de houder van het cognossement, die niet de afzender was, is de vervoerder onder cognossement gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van dit cognossement. Jegens iedere houder van het cognossement, kan hij de uit het cognossement duidelijk kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het cognossement, die ook de afzender was, kan de vervoerder zich bovendien op de bedingen van de vervoerovereenkomst en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.

Artikel 442

1. Indien bij toepassing van artikel 461 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jegens de in artikel 441 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden.

2. In het in het eerste lid genoemde geval is ieder der vervoerders gerechtigd de uit het cognossement blijkende rechten jegens de cognossementhouder uit te oefenen en is deze jegens iedere vervoerder gekweten tot op het opeisbare bedrag dat hij op grond van het cognossement aan één hunner heeft voldaan. Titel 7 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 460

Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde cognossement heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar, waarvan ná de gemeenschappelijke voorman, die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.

Artikel 461

1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd.

2. Indien de kapitein of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degene genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbeverchting is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbeverchter als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbeverchting uitgegeven dan wordt naast de hier genoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de reder als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.

3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbeverchter, onderscheidenlijk de reder, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbeverchter, onderscheidenlijk de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbeverchter, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.

4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 262 onverlet.

5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.

Artikel 462

1. Het eerste lid van artikel 461 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid van artikel 461 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van uitgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkerwijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
3. Een beroep op het tweede lid van artikel 461 is mogelijk ook indien de kapitein door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijk beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de kapitein de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de kapitein het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

Artikel 480

1. Is een verrachter ingevolge artikel 461 tot meer gehouden dan waartoe hij uit hoofde van zijn bevrachting is verplicht of ontving hij minder dan waartoe hij uit dien hoofde is gerechtigd, dan heeft hij - mits de ondertekening van het cognossement of de afgifte van het formulier plaatsvond krachtens het in de bevrachting bepaalde, dan wel op verzoek van de bevrachter - deswege op deze laatste verhaal.
2. Hetzelfde geldt voor een ingevolge het eerste lid aangesproken bevrachter, die op zijn beurt verrachter is.

Artikel 481

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.
2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.

Artikel 482

1. Een door de vervoerder na intrekking van het cognossement afgegeven document dat de houder daarvan recht geeft op aflevering van in dat cognossement genoemde zaken, wordt met betrekking tot deze zaken met het cognossement gelijk gesteld. Het cognossement wordt vermoed van het hier bedoelde document deel uit te maken. Hij die dit document ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende, noch hij wiens formulier werd gebruikt, wordt door het blote feit van deze ondertekening of dit gebruik als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.
2. Tenzij in documenten als bedoeld in het eerste lid anders is bepaald, zijn de houders daarvan hoofdelijk verbonden voor de verbintenissen die uit het vervoer van de onder het cognossement vervoerde zaken voor de houder van dat cognossement voortvloeien.

Artikel 483

1. Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken uit het schip te lossen.
2. Op de lossing van de zaken vindt artikel 422 overeenkomstige toepassing.

Artikel 484

1. *De vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming of ter plaatse, waar de vervoerder hen met inachtneming van artikel 440 afleverde. Is de vracht bepaald naar gewicht of omvang der zaken, dan wordt hij berekend naar deze gegevens bij aflevering.*
2. *Vracht die in één som voor alle zaken ter bestemming is bepaald, is, ook wanneer slechts een gedeelte van die zaken is afgeleverd, in zijn geheel verschuldigd.*
3. *Onder voorbehoud van het vijfde lid van dit artikel is voor zaken, die onderweg zijn verkocht omdat hun beschadigdheid verder vervoer redelijkernijs niet toeliet, de vracht verschuldigd, doch ten hoogste tot het bedrag van hun opbrengst.*
4. *Vracht, die vooruit te voldoen is of voldaan is, is en blijft - behalve in geval van tijdbevrachting - in zijn geheel verschuldigd, ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd.*
5. *In waardeloze toestand afgeleverde zaken worden aangemerkt als niet te zijn afgeleverd. Zaken, die niet zijn afgeleverd, of die in waardeloze toestand zijn afgeleverd, worden desalniettemin aangemerkt als afgeleverde zaken, voor zover het niet of in waardeloze toestand afleveren het gevolg is van de aard of een gebrek van de zaken, dan wel van een handeling of nalaten van een rechtbebbende op of de afzender of ontvanger van de zaken.*

Artikel 485

Voor zaken die door een opvarende voor eigen rekening in strijd met enig wettelijk verbod worden vervoerd is de hoogste vracht verschuldigd die ten tijde van de inlading voor soortgelijke zaken kon worden bedongen. Deze vracht is verschuldigd ook wanneer de zaken niet of in waardeloze toestand ter bestemming worden afgeleverd en de ontvanger is met de verscheper hoofdelijk voor deze vracht verbonden.

Artikel 486

Onder voorbehoud van de laatste zinsnede van het vijfde lid van artikel 425 is in geval van tijdbevrachting vracht niet verschuldigd over de tijd, dat de bevrachter het schip niet overeenkomstig de bedingen van de bevrachting te zijner beschikking heeft

- a. *ten gevolge van beschadiging daarvan, dan wel*
- b. *doordat de verrachter in de nakoming van zijn verplichtingen te kort schiet, mits het schip meer dan 24 aaneengesloten uren niet ter beschikking van de bevrachter staat.*

Artikel 487

1. *Bij tijdbevrachting komen de brandstof voor de machines, het ketelwater, de havenrechten en soortgelijke rechten en uitgaven, die verschuldigd worden ten gevolge van uitgevoerde reizen en het vervoeren van zaken, ten laste van de bevrachter. De overige lasten der exploitatie van het schip komen ten laste van de verrachter.*

2. *De verrachter is gerechtigd en verplicht de zich bij het einde van de bevrachting nog aan boord bevindende brandstof van de bevrachter over te nemen tegen de marktprijs ten tijde en ter plaatse van de oplevering van het schip.*

Artikel 488

Onverminderd het omtrent avarij-grosse bepaalde en onverminderd afdeling 1 van Titel 4 van Boek 6 zijn de afzender, de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de in artikel 441 bedoelde houder daarvan, hoofdelijk verbonden de vervoerder de schade te vergoeden, geleden doordat deze zich als zaakwaarnemer inliet met de behartiging van de belangen van een rechtbebbende op ten vervoer ontvangen zaken dan wel doordat de kapitein of de schipper zijn in artikel 261 of artikel 860 genoemde verplichtingen is nagekomen.

Artikel 489

1. *De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van*

die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.

2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden terzake van het vervoer van die zaken alsmede voor hetgeen als bijdrage in avarij-grosse op die zaken verschuldigd is of zal worden. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welker hoogte nog niet kan worden vastgesteld.

3. De in dit artikel aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontving, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

Artikel 490

1. Voor zover hij die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken niet opkomt, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, voor zover op zaken beslag is gelegd, alsmede indien de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is, is de vervoerder gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Op zijn verzoek kan de rechter bepalen dat hij deze zaken, desgewenst ook in het schip, onder zichzelf kan houden of andere maatregelen daarvoor kan treffen.

2. De derde-bewaarnemer en de ontvanger zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

Artikel 491

1. In geval van toepassing van artikel 490 kan de vervoerder, de bewaarnemer dan wel hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering op zijn verzoek, door de rechter worden gemachtigd de zaken geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.

2. De bewaarnemer is verplicht de vervoerder zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; de vervoerder heeft deze verplichting jegens degeen, die jegens hem recht heeft op de aflevering van de zaken, en jegens degeen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.

3. De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan de vervoerder uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem verschuldigd is ter zake van het vervoer, alsmede een bijdrage in avarij-grosse; voor zover deze vorderingen nog niet vast staan, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vorderingen strekken.

4. De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

Artikel 492

1. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven vóór of op het ogenblik van het weghalen van de zaken en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van verliezen of schaden en van de algemene aard van deze verliezen of schaden, schept dit weghalen, tot op bewijs van het tegendeel, het vermoeden dat de zaken door de vervoerder zijn afgeleverd in de staat als in de vervoerovereenkomst omschreven.

2. Zijn de verliezen of schaden niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

3. Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van de zaak op het ogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk werd vastgesteld.

Artikel 493

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken.

Artikel 494

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, is bevoegd bij de aflevering van zaken de rechter te verzoeken een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de toestand waarin deze worden afgeleverd; tevens zijn zij bevoegd de rechter te verzoeken de daarbij bevonden verliezen of schaden gerechtelijk te doen begroten.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

Artikel 495

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is, wanneer hij verliezen of schaden van zaken vermoedt, bevoegd de rechter te verzoeken vóór, bij of terstond na de aflevering daarvan en desgewenst aan boord van het schip een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

Artikel 496

- 1. De kosten van gerechtelijk onderzoek, als bedoeld in de artikelen 494 en 495, moeten worden voldaan door de aanvrager.*
- 2. De rechter kan deze kosten en door het onderzoek geleden schade geheel of gedeeltelijk ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen, ook al zou daardoor het bedrag genoemd in het eerste lid van artikel 388 worden overschreden.*

Afdeling 3. Overeenkomst van personenvervoer over zee

[...]

Afdeling 4. Enige bijzondere overeenkomsten

Artikel 530

- 1. Onder de overeenkomst (rompbevrachting), waarbij de ene partij (de rompvervrachter) zich verbindt een schip uitsluitend ter zee terbeschikking te stellen van haar wederpartij (de rompbevrachter) zonder daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening.*
- 2. Artikel 375 is van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 531

- 1. Op de overeenkomst, waarbij de ene partij zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, uitsluitend ter zee terbeschikking te stellen van de andere partij voor andere doeleinden dan het daarmee vervoeren van zaken of personen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een binnenschip betreft, artikel 880 van overeenkomstige toepassing.*
- 2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

Artikel 532

Voor de toepassing van de bepalingen van deze afdeling wordt ter beschikkingstelling van een en eenzelfde schip ter zee en op binnenwateren beschouwd als terbeschikkingstelling ter zee, tenzij deze terbeschikkingstelling ter zee kennelijk ongeschikt is aan die op binnenwateren, in welk geval zij als terbeschikkingstelling op binnenwateren wordt beschouwd.

6.35. La conception du régime légal néerlandais, qui s'écarte délibérément de la française, a été esquissée clairement comme suit par le commissaire du gouvernement Schadee :

De wijze, waarop de huidige wet de juridische aspecten van de exploitatie van een schip regelt, is buitengewoon ingewikkeld. Deze regeling is in het tweede boek van het Wetboek van Koophandel verspreid over drie artikelen in de tweede titel, die over de reder handelen, en de meer dan 200 artikelen van de titels V, VA en VB, verdeeld over niet minder dan twaalf voornamelijk het vervoer betreffende afdelingen.

In titel V worden in de eerste paragraaf bepalingen over verrachting gegeven, waarbij tijd- en reisbevrachting worden onderscheiden. De laatste blijkt daarbij uitsluitend betrekking te kunnen hebben op het vervoer van goederen of personen (artikel 453 W.v.K.). Par. 2 van deze titel geeft dan nog enkele bepalingen meer in het bijzonder omtrent tijdbevrachting, die in tegenstelling tot reisbevrachting ook terbeschikkingstelling van het schip voor andere doeleinden dan vervoer kan beogen: visvangst, slepen enz.

Titel VA behandelt vervolgens het vervoer van goederen, daarvoor gevende algemene bepalingen (par. 1), bepalingen omtrent vervoer met vaste lijnen (par. 2.), vervoer bij wijze van tijdbevrachting (par. 3.), of reisbevrachting (par. 4) en vervoer van stukgoederen (par. 5).

Titel VB bevat een analoge regeling voor het vervoer van personen.

Tegen deze opzet zijn vele en zwaarwichtige bezwaren aangevoerd. Zij brengt bij voorbeeld mee, dat, wie van doen heeft met vervoer van goederen bij wijze van tijdbevrachting, zijn aandacht zal moeten vestigen op de eerste drie artikelen van de tweede titel, titel V paragrafen 1 en 2, titel VA paragraaf 1 en paragraaf 3. Vele onderlinge verwijzingen bemoeilijken daarbij nog het verkrijgen van een helder beeld. Loeff stelde destijds een overzichtelijker en meer met de werkelijkheid overeenstemmend systeem voor nl. behandeling enerzijds van het vervoer van stukgoederen (al dan niet per lijnboot) en de reisbevrachting en anderzijds de tijdbevrachting, al dan niet vervoer beogende. De bepalingen betreffende de reder in de tweede titel wil ook hij handhaven. Ten opzichte van de huidige wet zou dit systeem een zeer aanzienlijke vereenvoudiging teweeg brengen, maar geheel beredigend is het nog niet. Wil men immers uitgebreide herhalingen voorkomen, dan zal de tijdbevrachting, vervoer beogende, het niet kunnen stellen zonder verwijzingen naar de artikelen omtrent vervoer, die voorkomen in de afdelingen stukgoederenvervoer en reisbevrachting. Niet geregeld blijft op deze wijze nog de reisbevrachting, die geen vervoer beoogt.

Pal tegenover het door Loeff gepropageerde systeem staat de opzet van de nieuwe Franse wet no. 66-420 betreffende „les contrats d'affrètement et de transport maritimes” van 18 juni 1966 gevolgd door het Decret no. 66-1078 van 31 december 1966. In deze moderne wet worden bevrachting en vervoersovereenkomst strikt gescheiden, waarbij als hoofdverplichting van de verrachter slechts wordt gezien het ter beschikking stellen van het schip en van de vervoerder het vervoer van goederen. Voor dergelijke onderscheid, ook ter sprake gekomen bij de behandeling van de wet van 11 december 1968 (Stb. 658), is weinig reden. In de eerste plaats is het onderscheid in terbeschikkingstelling van het gehele schip voor een gehele lading en het reserveren van niet nader overeengekomen ruimte in een schip voor een enkel collo niet principieel doch gradueel. Bovendien worden zeer vele reisbevrachtingen afgesloten op standaardformulieren, die voor reisbevrachtingen gebaseerd zijn op het formulier „Gencon”. De bewoordingen van dit formulier zijn zodanig, dat de daarin belichaamde overeenkomsten onder de definitie van vervoersovereenkomst vallen. Voor tijdbevrachtingen wordt veelal het formulier „Baltimex 1939” gebruikt, uit welks bewoordingen o.a. blijkt, dat deze overeenkomsten zowel onder het begrip „ter beschikking stellen van een schip” als onder de „vervoersovereenkomst” vallen.

Het belangrijkste gevolg, waartoe het onderscheid tussen bevrachting en vervoer leidt is dat de verrachter geen resultaatsverplichting met als inhoud de gave overkomst der goederen heeft, doch een inspanningsverplichting met als inhoud, dat hij zich zal inspannen dit resultaat te bereiken. In de Franse

wet wordt dit onderscheid dan ook gemaakt: de reisvervrachter is van aansprakelijkheid ontheven als hij in het algemeen aantoonst, dat hij aan zijn verplichtingen voldeed en de tijdvervrachter is slechts aansprakelijk als zijn wederpartij bewijst, dat hij in de vervulling van zijn verrichtingsverplichtingen te kort schoot. In beide gevallen leidt dit tot ten opzichte van de ladingbelanghebbende onbillijk resultaat. Wanneer deze zijn goederen niet of in beschadigde staat ontvangt, zal bij reisbevrachting de vervrachter reeds van aansprakelijkheid bevrijd zijn, wanneer hij aantoonst dat het schip zeewaardig was en dat hij alles deed om de reis naar behoren te doen verlopen. Hij behoeft zich dus niet uit te laten over de oorzaak der schade, doch kan volstaan met een gemakkelijk te leveren bewijs van omstandigheden, die misschien met de schade-oorzaak niets te maken hebben. Bij tijdbevrachting is de positie van de ladingbelanghebbende nog ongunstiger: op hem rust de last te bewijzen, dat de vervrachter niet aan zijn verplichting een zeewaardig schip te leveren voldeed en dat daaruit de schade voortvloeide. Waar echter de feitelijke positie van de ladingbelanghebbende bij vervoer, reisbevrachting en tijdbevrachting niet principieel verschilt, (het is hem er immers in al deze gevallen om te doen zijn goederen van de ene plaats naar de andere verplaatst te krijgen) is een dergelijk drastisch onderscheid in juridisch gevolg niet te rechtvaardigen. Een andere door het Franse recht uit de onderscheiding tussen bevrachting en vervoer getrokken consequentie is, dat de bevrachter geen vracht behoeft te betalen, wanneer de vervrachter niet aan zijn verplichting voldeed een zeewaardig schip te stellen doch desondanks de goederen onbeschadigd ter bestemming afleverde, een slecht aanvaardbare constructie.

Het ontwerp heeft derhalve het systeem van de Franse wet niet overgenomen. Het vervolgt de door Loeff getrokken lijn en is daarbij in zijn opzet nog eenvoudiger. Het gaat, evenals Loeff, uit van de gedachte, dat een schip bijna steeds als vervoermiddel wordt geëxploiteerd en dat de titel betreffende de exploitatie van het schip dus voornamelijk transportrecht zal moeten bevatten. Voor de overzichtelijkheid van de wet is het daarbij van belang, dat alle bepalingen betreffende het goederen-, resp. het personenvervoer in éénzelfde afdeling kunnen worden gevonden en dat verwijzingen tussen deze bepalingen worden vermeden. Een afzonderlijke regeling van de bevrachting zou verwarrend werken en de er aan bestaande behoefte is ook gering daar bevrachting, die geen vervoer beoogt, niet alleen verhoudingsgewijs weinig voorkomt, doch bovendien bijna nooit geschillen tussen partijen tengevolge heeft. Kenschetsend voor de terbeschikkingstelling van een schip, anders dan voor vervoer, is dan ook, dat men in de praktijk voor deze vorm van exploitatie bijna nooit de term „bevrachting” bezigt, doch van „huur en verhuur” spreekt. Men „bevracht” niet een vissersschip om daarmee voor een bepaalde tijd te gaan vissen of een baggermolen om een bepaalde geul te baggeren: men „huurt” deze schepen. Vooral in de binnenvaart wordt de term „bevrachting” nooit anders gebruikt dan ter aanduiding van een overeenkomst tot vervoer van goederen.

Het ontwerp volgt de praktijk en geeft in de afdeling „goederenvervoer” een volledige regeling voor de vervoerovereenkomst. Het verschil tussen vervoer bij wijze van bevrachting, waarbij de vervoerder zijn gehele schip of een gedeelte daarvan ter beschikking van zijn wederpartij stelt en het vervoer, waarbij hij dit niet doet, doch zich slechts verbindt de goederen te vervoeren, komt daarbij slechts incidenteel ter sprake, evenals het verschil tussen reis- en tijdbevrachting.

Het ontwerp beoogt daarmee een overzichtelijke regeling te geven, waarbij verwijzingen konden uitblijven. Aan het gevolgde systeem kleefte echter het bezwaar van onvolledigheid. Daar slechts de vervoerovereenkomst wordt geregeld, ontbreekt in de eerste plaats immers een regeling voor de huur en verhuur van een schip („bareboat charter”). Een dergelijk ongeregeld laten van deze steeds meer voorkomende verhouding is evenwel ongewenst. In de tweede plaats is het, wanneer de wet uitsluitend de vervoerovereenkomst zou regelen, niet mogelijk wettelijke bepalingen op te stellen voor die vormen van scheepsexploitatie die niet het vervoer van goederen inhouden, zoals daar zijn het ter beschikking stellen van hotelschepen, van schepen ter opwekking van electriciteit en vooral van sleepboten en vissersschepen. Het ongeregeld laten van deze overeenkomsten zou ten gevolge hebben, dat de bepalingen van het gemene recht, die geen aandacht kunnen besteden aan hun maritieme karakter, op hen van toepassing worden en niet de specifieke zeerechtelijke regelen.

Het ontwerp tracht in beide lacunes te voorzien. In artikel 8.5.4.1 bevat het een zeer summiere regeling van de terbeschikkingstelling van een schip „zonder kapitein” (zie echter het bij art. 8.5.4.1 onder 3 opgemerkte), waarvoor het de term „rompbevrachting” invoert. In de tweede plaats worden in artikel

8.5.4.2 de bepalingen van goederenvervoer (en daarmee eveneens die van tijd- en reisbevrachting) van overeenkomstige toepassing verklaard in die gevallen, waarin de terbeschikkingstelling van het schip geen vervoer beoogt. Men zie het bij deze artikelen opgemerkte.

Ten opzichte van het huidige Wetboek van Koophandel kon op deze wijze een zeer grote vereenvoudiging worden bereikt. Door de inkrimping van het regelend recht met betrekking tot bevrachting (het huidige W.v.K. bevat hier wel uitzonderlijk veel „dood recht”) was het bovendien mogelijk voor de bevrachting met een slechts zeer gering aantal artikelen te volstaan.

Verdere vereenvoudiging werd bereikt door het specieuze onderscheid, dat het W.v.K. maakt tussen vervoer van stukgoederen al dan niet per lijndienst, te doen vervallen⁹⁴.

Pour éviter toute confusion, il faut souligner que l'ancienne législation néerlandaise a, elle aussi, toujours considéré l'affrètement au voyage comme un contrat de transport⁹⁵, et que l'affrètement à temps pouvait également constituer un contrat de transport⁹⁶, précisément le raisonnement inverse de celui que la majeure partie de la doctrine belge semble vouloir suivre.

- AUTRES PAYS

6.36. Le *Codice della navigazione* italien datant de 1942 contient des régimes distincts concernant la « locazione di nave » ou le louage d'un navire (art. 376 e.s.), le « noleggio » ou l'affrètement (art. 384 e.s.) et le « trasporto » ou transport (art. 396 e.s.). En principe, ces régimes s'appliquent également à la navigation intérieure (art. 468).

Les dispositions relatives au louage maritime et à l'affrètement restent extrêmement sommaires. La doctrine italienne note que les dispositions légales sont en outre dépassées par la pratique commerciale. On remarque également que le rapport mutuel entre l'affrètement et le transport est aussi un véritable casse-tête en Italie⁹⁷. Néanmoins, le *Codice* est vu comme l'un des premiers codes à avoir essayé de distinguer clairement l'affrètement et le transport⁹⁸.

6.37. Le Code maritime norvégien traite, dans la Partie IV, les « Contracts of Carriage »⁹⁹. Il comprend un Chapitre 13 à propos du « Carriage of General Cargo », un Chapitre 14 traitant de l'affrètement (« Chartering of Ships ») et un Chapitre 15 sur le transport de passagers (« Carriage of Passengers and their Luggage »).

Le Chapitre détaillé concernant l'affrètement comprend les dispositions suivantes :

Chapter 14. Chartering of Ships

I. General Provisions

Section 321 Scope of application. Definitions

The provisions relating to chartering apply to the chartering of the whole or a part of a ship. The provisions relating to voyage chartering also apply to consecutive voyages unless otherwise stated.

*For the purposes of the present Chapter, the following words have the following meanings:
carrier, the person who, through a contract, charts out a ship to another (the charterer);*

⁹⁴ PG Boek 8 NBW, 322-325.

⁹⁵ Voir entre autres Cleveringa, 388.

⁹⁶ Voir entre autres Cleveringa, 390.

⁹⁷ Voir entre autres Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 194-198.

⁹⁸ Selon Rodière TGDM AT I, 8, n° 1; dans le même sens, Athanassopoulou, 108.

⁹⁹ À propos de la terminologie utilisée par le législateur norvégien, voir Falkanger-Bull-Broutaset, 249 e.s.

shipper, the person who delivers the goods for loading;
voyage chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per voyage;
consecutive voyages, a certain number of voyages to be performed after one another according to a chartering agreement in respect of a specific ship;
time chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per unit of time;
part chartering, chartering under a charter party for less than an entire ship or less than a full cargo.
The provisions of the present Chapter apply to contracts for the chartering of ships in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden. For domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the state where the carriage is performed apply.
In respect of chartering in trade not covered by paragraph three, the provisions of the present Chapter apply when Norwegian law is applicable.

Section 322 Freedom of contract

The provisions of the present Chapter do not apply in so far as anything to the contrary follows from the contract, practice established between the parties, or custom of the trade or other usage which must be considered binding upon the parties.

In connection with voyage chartering in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden, the provisions of Section 347 cannot be dispensed with by agreement to the detriment of a shipper, voyage charterer or receiver. The same applies to the provisions of Section 501 paragraph one no. 7 and paragraph two first sentence. Concerning restrictions on the freedom of contract in domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the state in which the carriage is performed shall apply.

In connection with chartering as mentioned in Section 252 paragraphs one and two, the provisions of section 338 relating to the issuing of a bill of lading cannot be dispensed with to the detriment of a shipper.

Nor can the provisions of the present Chapter be dispensed with by agreement when this follows from Section 325, cf. Section 347 paragraph two and Section 383 paragraph two.

Section 323 Chartering of a specific ship. Full cargo

If the chartering agreement is for a specific ship, the carrier cannot perform it with another ship. If the contract gives the carrier the right to use another ship than the one agreed and otherwise to use other ships, the carrier can only offer a ship which is as suitable as the agreed ship. The right may be exercised several times.

If the contract is for an entire ship or a full cargo, the carrier may not carry goods for anyone other than the charterer. This applies even if the ship has to sail in ballast to commence a new voyage.

Section 324 Assignment of a chartering agreement

If the charterer assigns his right according to a chartering agreement to someone else or subcharter the ship, the charterer remains responsible for the performance of the contract.

The carrier may not assign the chartering agreement without the consent of the charterer. If the charterer has consented, the liability of the carrier under the contract ceases.

Section 325 Tramp bill of lading

If the carrier issues a bill of lading for goods carried on the ship, the bill of lading shall govern the conditions for the carriage and delivery of the goods as between the carrier and a third party holder of the bill of lading. Provisions of the chartering agreement which are not included in the bill of lading cannot be invoked against a third party unless the bill of lading includes a reference to them.

The provisions relating to bills of lading in Sections 295 to 307 also apply to a bill of lading as mentioned in paragraph one. When it follows from Section 253 that the provisions of Chapter 13 apply to the bill of lading, the liabilities and rights of the carrier in relation to third parties are governed by the provisions of Sections 274 to 290, cf. Section 254.

II. Voyage Chartering

Introductory Provisions

Section 326 Freight

If the freight does not follow from the contract, the freight payable is that which was current at the time of the conclusion of the contract.

If other or more goods have been loaded than agreed, freight is paid for them at the rate current at the time of loading, but not less than the agreed freight.

Section 327 Seaworthiness

The carrier shall ensure that the ship is seaworthy, including that it is properly manned and equipped and that the holds, refrigerated and cold-storage storerooms and other parts of the ship in which goods are loaded are in a proper condition for the reception, carriage and preservation of the goods.

Section 328 Voyage charterer's choice of loading and discharging ports

If the chartering agreement gives the voyage charterer the right to choose the loading or discharging port, the ship shall go to the port nominated by the charterer provided there is free access and the ship can lie safely afloat and without hindrance enter or depart with the cargo on board. The nomination of the port of discharge is made at the latest on the completion of the loading.

If the voyage charterer has ordered the ship to an unsafe port, the voyage charterer is liable for any damage caused to the ship thereby, unless the damage is not caused by the personal fault or neglect of the voyage charterer or that of anyone for whom the voyage charterer is responsible.

In respect of consecutive voyages, any right to choose which voyages the ship shall perform must be exercised so that the total lengths of laden voyages and ballast voyages are essentially equal. Otherwise the voyage charterer is liable to pay damages for loss of freight.

The voyage charterer may not change his or her choice of port or voyage.

Section 329 Place of loading

If no specific place of loading has been agreed, the ship is berthed at the loading place nominated by the voyage charterer, provided there is free access and the ship can lie safely afloat and without hindrance depart with the cargo on board.

If a place of loading has not been nominated in time, the ship may be berthed at any customary loading place. If this is not possible, the voyage carrier¹ shall choose a berth where loading can reasonably take place.

Whether a particular loading place has been agreed or not, the voyage charterer can demand to have the ship shifted from one loading berth to another at his or her own expense.

Loading time

Section 330 The loading time

The voyage carrier is obliged to let the ship lie for loading for a given loading time which includes lay time and time on demurrage. When the chartering is on liner terms (linjefartsvilkår), no time on demurrage is included in the loading time.

Section 331 Length of lay time

The lay time is the time which, at the time of the conclusion of the chartering agreement, the loading can reasonably be expected to take. When the lay time is calculated, the nature and size of the ship and cargo, the loading gear on board and in the port, and other similar circumstances shall be taken into consideration.

The lay time is calculated under the clauses

1) fac (fast as can), on the basis of loading being performed as fast as the ship can receive the cargo with undamaged loading gear;

2) *faccop* (fast as can custom of the port), on the basis of loading being performed as fast as the normal loading methods of the port permit; or

3) *liner terms* (*linjefartsvilkår*), on the basis of loading being performed as fast as normal for loading in the port in liner trade, plus any time lost due to congestion.

If a total loading and discharge time has been agreed, the lay time does not expire until the total time has expired.

The lay time is calculated in working days and working hours. As a working day is counted weekdays on which the number of hours worked is the normal number for weekdays in that port, and as working hour each hour which can be used for loading on a weekday. For days on which fewer hours are worked than on working days, the number of hours shall be reckoned which are normally used for loading.

Section 332 Commencement of lay time

The lay time does not begin to run until the ship is at its loading berth, ready to receive cargo, and the voyage carrier has given notice to that effect.

Notice can be given in advance, but not before the ship has reached the loading port. If it subsequently should appear that the ship was not ready to receive cargo, the time lost due to necessary preparations is not counted as lay time.

Notice is given to the shipper or, if he or she cannot be found, to the voyage charterer. If neither the shipper nor the voyage charterer can be found, notice is regarded as given when sent in an appropriate manner.

The time is calculated either from the time when work in the port normally begins in the morning, or from the end of the mid-day break. Notice must have been given in the former case no later than one hour before the end of office hours on the previous working day, and in the latter case by ten o'clock in the morning of the same day.

Section 333 Hindrances

If the ship cannot be berthed at the loading place¹ owing to a hindrance on the part of the voyage charterer, notice of readiness can nevertheless be given with the effect that the lay time commences to run. The same applies in the event of congestion and also in the event of other hindrances which the voyage carrier could not reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded.

The lay time does not include time lost owing to a hindrance on the part of the voyage carrier.

The same applies to time lost because the ship, owing to circumstances which the voyage carrier could reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded, has been berthed in a loading place which is not customary. On the other hand, time lost in shifting the ship is included.

Section 334 Time on demurrage

Time on demurrage is the time after the expiry of the lay time which the ship has to remain berthed in order to be loaded, unless the length of the time on demurrage has been specified in the contract.

Demurrage is calculated in running days and hours from the expiry of the lay time. Section 333 paragraph two apply correspondingly.

Section 335 Compensation for time on demurrage

The voyage carrier is entitled to special compensation for the time on demurrage. The amount is determined with regard to the freight and the increase or reduction in the voyage costs of the carrier which follows from the ship being at rest.

Payment is due on demand.

If the compensation is not paid or security provided, the voyage carrier is entitled to make a note of the claim in the bill of lading. If the voyage carrier does not do so, he or she may set a reasonable time limit for payment. If the amount is not paid within the time limit, the voyage carrier is entitled to cancel the chartering agreement and claim damages under ordinary contractual rules for losses resulting from the termination of the voyage.

Loading

Section 336 Loading and stowage

If nothing else follows from any custom of the port, the voyage charterer shall deliver the goods at the ship's side and the voyage carrier¹ shall take it on board. Under the clauses

1) fio (free in and out), the voyage charterer shall provide for the loading;

2) h (linjefarsvilkår), the voyage carrier shall provide for the loading.

The voyage carrier¹ provides ceiling and other necessities for stowage, and carries out the stowage.

With respect to deck cargo, Section 263 applies correspondingly.

If, because of circumstances which the voyage carrier could reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded, the ship is placed in a berth which is not customary, the voyage carrier is liable for the increased expenses in consequence thereof.

Section 337 Delivery of the goods

The goods shall be delivered and loaded with due dispatch. They shall be delivered in such a manner and condition that they can easily and safely be taken on board, stowed, carried and discharged.

The provisions of Sections 256 to 259 apply correspondingly.

Section 338 Shipped bill of lading

When the goods have been loaded, the voyage carrier or the master or the person otherwise authorized by the voyage carrier shall, at the request of the shipper, issue a shipped bill of lading, provided the necessary documents and information have been made available.

The shipper is entitled to request separate bills of lading for various parts of the goods unless this entails a significant inconvenience.

If a bill of lading is issued containing other terms than those stated in the chartering agreement, and this increases the voyage liability of the carrier, the voyage charterer³ shall hold the voyage carrier harmless.

The Voyage

Section 339 The voyage carrier's duty of care

The voyage shall be performed with due dispatch and otherwise with due care. The provisions of Sections 262, 266 and 267 apply correspondingly.

Section 340 Deviation. Substitute port

Deviation is only permitted for the purpose of rescuing persons or salvaging ships or cargo or on other reasonable grounds.

If hindrances arise which prevents the ship from reaching its port of discharge and discharging the cargo, or from doing so without unreasonable delay, the voyage carrier may instead choose another reasonable port of discharge.

Section 341 Distance freight

If part of the voyage has been performed when the chartering agreement is cancelled or ceases or when for some other reason the goods are discharged in a port other than the agreed port of discharge, the voyage carrier is entitled to distance freight. Section 344 shall apply correspondingly.

Distance freight is the agreed freight less an amount calculated on the basis of the proportion of the remaining distance to the length of the agreed voyage. Consideration is also made to the duration and the special costs of such voyages. Distance freight cannot exceed the value of the goods.

Either party can demand to have the distance freight calculated by an average adjuster. A dispute as to the correctness of the decision of the average adjuster can be brought before the Courts of law.

Section 342 Dangerous goods

If dangerous goods have been loaded and the voyage carrier¹ was not aware of their dangerous properties, the voyage carrier may, according to the circumstances, discharge the goods, render them innocuous or destroy them with no obligation to pay damages. The same applies even if the voyage carrier was aware of the dangerous properties of the goods, if danger to any person or property subsequently arises which makes it unjustifiable to keep the goods on board.

Discharge and Delivery of the Goods, etc.

Section 343 Discharge

With regard to the discharge berth, discharge time and the discharge of the goods, the provisions of Sections 329 to 337 apply correspondingly. What is stated there concerning the voyage charterer shall apply to the receiver of the goods.

The person who demonstrates authority as receiver is entitled to inspect the goods before taking reception of them.

If there are more than one receiver for goods carried under the same chartering agreement, they may not nominate a discharge berth or demand that the ship be shifted unless they all agree.

Increased costs resulting from damage to the goods or the need to dispose of them because of damage shall be paid by the voyage charterer if the damage is due to the nature of the goods or to the fault or neglect on the part of the voyage charterer. Under fio (free in and out) terms, the voyage charterer carries the costs unless the voyage carrier¹ is liable for the damage according to the provisions of Section 347.

Section 344 Freight for goods no longer in existence

Freight cannot be claimed in respect of goods which no longer exist at the end of the voyage, unless the loss is a consequence of the nature of the goods itself, insufficient packing or fault or neglect on the part of the voyage charterer, or if the voyage carrier has sold them for the account of the owner or has discharged them, rendered them innocuous or destroyed them pursuant to Section 342.

Freight paid in advance shall be repaid if the voyage carrier^d according to paragraph one is not entitled to freight.

Section 345 The receiver's and the voyage charterer's liability¹ for freight. Right of retention

By taking delivery of the goods, the receiver becomes liable for freight and other claims according to the provisions of Section 269.

The voyage carrier may in any event demand payment from the voyage charterer according to the provisions of Section 273.

The voyage carrier has a right of retention according to the provisions of Section 270.

Section 346 Warehousing of the goods

If the receiver fails to satisfy the conditions for delivery of the goods, or delays the discharge so that it cannot be completed by the agreed time or otherwise without unreasonable delay, the voyage carrier has the right to discharge the goods and warehouse them in safe custody on the account of the receiver. The receiver shall be notified of the warehousing.

If the receiver refuses to take delivery of the goods or is not known or cannot be found, the voyage carrier shall notify the voyage charterer as quickly as possible. If the receiver does not appear soon enough to permit completion of discharge in time, the voyage carrier shall discharge and warehouse the goods. The receiver and the voyage charterer shall be notified of the warehousing.

A notification according to paragraphs one and two shall state a reasonable time limit after the expiry of which the voyage carrier¹ may sell or otherwise dispose of warehoused goods. Section 272 apply to the sale of or other measures adopted in respect of the goods.

Section 347 Cargo damage. Delayed delivery

The voyage carrier is liable according to the provisions of Sections 274 to 285 and 287 to 289 for losses resulting from goods being lost, damaged or delayed while in the custody of the voyage carrier. The provisions relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three and 280 paragraph two do not apply. The provisions of Section 286 apply correspondingly.

A receiver who is not the voyage charterer is entitled to damages according to paragraph one.

If the receiver holds a bill of lading issued by the voyage carrier, the receiver can also invoke the provisions of Section 325.

Breach of Contract and Hindrances on the Part of the Voyage Carrier¹

Section 348 Cancellation time

If a ship is to be ready to load¹ by a certain time (the cancellation time), the voyage charterer is entitled to cancel the chartering agreement if the ship is not ready to load or notice of readiness to load has not been given before that time.

If the voyage carrier gives notice that the ship will arrive after the cancellation time, and states when it will be ready for loading, the voyage charterer must cancel the contract without undue delay. If the contract is not cancelled, the stated time will be the new cancellation time.

Section 349 Delay and other breach of contract

The voyage charterer is entitled to cancel the chartering agreement because of delay or other breach of contract on the part of the voyage carrier provided that the breach of contract is substantial.

Once loading has been carried out, the voyage charterer is not entitled to cancel the contract in so far as discharging the goods would entail significant loss or inconvenience to other charterers. In the case of consecutive voyages, the voyage charterer is not entitled to cancel in respect of a single voyage unless its performance is insignificant for the voyage carrier in relation to the remaining voyages.

If the voyage charterer wishes to cancel the contract, he or she must give notice thereof without undue delay after he or she must be assumed to have learned of the breach of contract. If the voyage charterer fails to do this, the right of cancellation is lost.

Section 350 Loss of the ship

If the chartering agreement is for a named ship and it is lost or damaged beyond repair, the voyage carrier is not obliged to perform the voyage. In such cases, the voyage carrier is not entitled to perform the voyage with another ship, even if the contract permits him or her to use another ship than the contracted one.

Section 351 The voyage carrier's liability for damages

If, as a result of delay or other breach of contract on the part of the voyage carrier, losses occur which are not covered by Section 347, Sections 275 and 276 apply correspondingly. The provision relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three does not apply.

Breach of Contract and Hindrances on the Part of the Voyage Charterer

Section 352 Renunciation prior to loading

If the voyage charterer renounces the chartering agreement before loading has commenced, or has failed on the completion of loading to deliver all the goods covered by the contract, the voyage carrier is entitled to damages for loss of freight and other damage. In the case of consecutive voyages, renunciation in respect of a single voyage is allowed only if its performance is insignificant for the voyage carrier in relation to the remaining voyages.

When the amount of damages is to be fixed, whether the carrier failed without due cause to bring other goods is taken into consideration.

Damages cannot be claimed if delivery or carriage of the goods or its importation into its destination must be considered precluded because of circumstances which the voyage charterer ought not to have taken into account at the time when the contract was concluded, such as export or import bans or other measures adopted by public authorities, accidental destruction of all goods of the kind covered by the contract, or similar circumstances. The same applies if the contract relates to specific goods which are accidentally destroyed.

If the voyage charterer wishes to invoke a circumstance as mentioned in paragraph three, he or she must give notice of this without undue delay. If the voyage charterer fails to do so, the voyage charterer is obliged to compensate the losses caused thereby.

Section 353 Right of cancellation

If the voyage charterer can renounce the chartering agreement without incurring liability for damages, cf. Section 352 paragraph three, the voyage carrier is entitled to cancel the contract provided the voyage charterer¹ gives notice thereof without undue delay.

If the voyage charterer does not deliver all the goods covered by the contract, the voyage carrier may set a reasonable time limit within which the voyage charterer shall pay damages or provide security. If this is not done within the time limit, the voyage carrier is entitled to cancel the contract. The voyage carrier is moreover entitled to damages according to Section 352 unless the voyage charterer is not liable for not having delivered the missing goods.

Section 354 Renunciation after loading

After loading has been performed, the voyage charterer cannot demand that the goods be discharged or the voyage interrupted if that would entail significant loss or inconvenience to the voyage carrier or other charterers. The provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly.

Section 355 Delays in loading

If the time on demurrage has been agreed and on the expiry of the loading time the voyage charterer has not delivered the goods or only delivered part of them, the provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly. The same applies when the contract contains a liner terms clause and the lay time has expired.

If the time on demurrage has not been agreed, but loading is so delayed as to cause the voyage carrier significant loss or inconvenience even though demurrage is paid, the voyage carrier is entitled to cancel the contract or, if some goods have already been delivered, declare the loading completed. In such a case, the provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly.

Section 356 Other delays

If the ship is delayed after loading or during the voyage as a consequence of circumstances on the part of the voyage charterer, the voyage carrier is entitled to damages unless the delay is not due to the fault or neglect of the voyage charterer or anyone for whom the voyage charterer is responsible. The same applies correspondingly if the ship is delayed during discharge because it is impossible for the voyage carrier to warehouse the goods in accordance with Section 346.

If, in the case of consecutive voyages, freight, demurrage or other claims according to the chartering agreement are not paid when due, the voyage carrier may set a reasonable time limit for payment. If the claim is not paid by the time limit, the voyage carrier is entitled to suspend the performance or cancel the contract. The voyage carrier is entitled to damages under ordinary contractual rules for losses sustained because of the suspension or, if the contract is cancelled, because the remaining voyages cease.

Section 357 Damage caused by the goods

If the goods have caused losses to the voyage carrier or damage to the ship, the voyage charterer is obliged to pay damages if the damage is caused by the personal fault or neglect of the voyage charterer or that of anyone

for whom the voyage charterer is responsible. The same applies in the event of damage to other goods on board the ship.

Termination of Chartering Agreements

Section 358 War risk

If, after the conclusion of a chartering agreement, it appears that the voyage will entail danger to the ship, persons on board or the cargo because of war, blockade, insurrection, civil commotion or piracy or other armed violence, or that such a risk is significantly increased, both the voyage carrier and the voyage charterer is entitled to cancel the contract without liability for damages, even if the voyage has commenced. The party intending to cancel must give notice of this without undue delay. Failing this, that party is liable to damages for the losses caused thereby. If the risk can be averted by leaving behind or discharging part of the goods, the contract can only be cancelled in respect of that part. Provided it does not cause significant loss or inconvenience to other charterers, the voyage carrier may nevertheless cancel the entire contract if damages is not paid or security provided at his or her request for loss of freight and other losses.

Section 359 Consecutive voyages

In the case of consecutive voyages, cancellation according to Section 358 in respect of a single voyage is allowed only if its performance is insignificant in relation to the remaining voyages. If the chartering agreement entitles the voyage charterer to choose which voyages the ship is to perform, cancellation according to Section 358 can only take place if the danger has a significant bearing on the fulfilment of the contract.

Section 360 Costs of delay

If, after loading has commenced, the ship is delayed because of danger as mentioned in Section 358, either in the loading port or in another port on the voyage, the costs of the delay are regarded as general average costs and apportioned among the ship, the freight and the cargo according to the rules governing general average. If the chartering agreement is cancelled, however, this shall not apply to costs accruing after that time.

Section 361 Expiration of the contract period for consecutive voyages

If the ship has been chartered for as many voyages as it can perform within a stated period, and if, prior to the expiration of that period, the voyage charterer has been notified that the ship is ready to take on cargo, the voyage shall be performed even if this entails performance entirely or partly after the expiration of the contract period.

If it is evident that the ship cannot reach the port of loading and be ready for loading prior to the expiration of the contract period, the voyage carrier is not obliged to send the ship to the port of loading.

If the voyage carrier gives notice that the ship may reach the loading port too late and requests instructions, the voyage charterer can decide either that the voyage shall be performed under the chartering agreement, or that the contract shall expire. The contract expires if the voyage charterer fails to order the completion of the voyage without undue delay after receiving the notification.

III. Quantity Contracts

Section 362 Scope of application

The provisions relating to quantity contracts apply to carriage by ship of a definite quantity of goods divided into several voyages within a given period.

If it has been agreed that the voyages are to be performed consecutively by a specific ship, the provisions does, however, not apply.

Section 363 Right to choose quantities

If the contract allows latitude as to the total quantity of goods to be carried, the charterer¹ has the right to choose.

If the contract allows latitude as to the quantity to be carried on each voyage, the carrier has the right to choose.

Section 364 Shipment schedules

The charterer shall draw up shipment schedules for periods of reasonable length in relation to the period to which the contract applies, and inform the carrier of the schedule in good time.

The charterer shall see that the quantity covered by the contract is reasonably divided over the contract period. The size of the ship to be used shall be taken into consideration.

Section 365 Notice of shipment

The charterer shall give reasonable advance notice of shipments. The notice shall state when, at the latest, the goods will be ready for shipment.

Section 366 Nomination of ships

When notice of a shipment has been given, the carrier is obliged to provide a ship suitable for the timely performance of the voyage. The carrier shall give the charterer¹ reasonable notice of which ship is to perform the voyage, and of its cargo capacity and expected time of arrival at the loading port.

The carrier is not obliged to provide a ship for goods which are not ready for loading by the expiration of the contract period, unless the delay is caused by circumstances beyond the control of the charterer and is not significant.

Section 367 Performance of voyages

When the carrier has given notice according to Section 366, the provisions relating to voyage chartering or carriage of general cargo apply to the carriage to be performed.

If the carrier no longer has an obligation to perform a single voyage because of circumstances for which the carrier is responsible, the charterer is entitled to demand carriage of the goods or of a corresponding quantity of new goods.

If the termination of the voyage gives grounds for assuming that subsequent voyages will not be performed without significant delay, the charterer is entitled to cancel the contract for the remaining period.

Section 368 Delayed notice of shipments and of the schedule of shipments

If the charterer fails to give timely notice of a shipment, the carrier¹ may set a reasonable additional time limit. If the time limit is exceeded, the carrier is entitled to either give notice of a ship according to Section 366 and in accordance with the current shipment schedule, or cancel the contract for the voyage in question.

If the delay gives reason to expect significant delays in notices of subsequent shipments, the carrier is entitled to cancel the contract for the remaining period.

The carrier is entitled to damages unless the delay was due to circumstances as mentioned in Section 352 paragraph three.

If the charterer fails to give the carrier timely notice of the shipment schedule, the carrier may set a reasonable additional time limit. If the time limit is exceeded, the carrier is entitled to cancel the contract for the remaining part. Paragraph three applies correspondingly.

Section 369 Delayed nomination of a ship

If the carrier fails to give timely notice of the ship, the charterer may set a reasonable new time limit. If the time limit is exceeded, the charterer is entitled to cancel the contract for the voyage in question.

If the delay gives reason to expect significant delays in notices of ships for subsequent shipments, the charterer is entitled to cancel the contract for the remaining period.

The charterer is entitled to damages unless the delay was due to a hindrance beyond the control of the carrier which the carrier could not reasonably be expected to have taken into account at the time when the contract was concluded, or the consequences of which he or she could not reasonably have prevented or overcome.

Section 370 Overdue payment of freight, etc.

If freight, demurrage or other claims according to the contract are not paid when due, the carrier may set a reasonable time limit for payment. If the claim has not been met by the expiration of the time limit, the carrier is entitled to suspend the performance of the contract or, if the delay constitutes a substantial breach of contract, cancel the contract.

The carrier is entitled to damages according to ordinary contractual rules for losses following from the suspension of the performance or, if the contract is cancelled, from the termination of the remaining voyages.

On completing a voyage under the contract, the carrier has a right of retention of cargo for the amounts outstanding according to the contract. In relation to a third party who holds a bill of lading issued by the carrier, this only applies if the claim has been entered on the bill of lading, cf. Section 325.

Section 371 War risk

If, during the contract period, war breaks out or warlike conditions or a significant increase in the risk of war arise, and this has a significant bearing on the performance of the contract, both the voyage carrier and the voyage charterer are entitled to cancel the contract without liability for damages.

The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.

IV. Time Chartering

Delivery of the Ship

Section 372 Condition and equipment of the ship

The time carrier shall place the ship at the time charterer's disposal at the agreed place and time.

The time carrier shall, when delivering the ship, ensure that its condition, mandatory certificates, manning, provisions and other equipment satisfy the requirements of ordinary trade in the trading area stipulated in the chartering agreement.

The ship shall moreover carry enough fuel to enable it to reach the nearest convenient bunkering port. The time charterer shall take over the bunker fuel and pay for it at the price current at that port.

Section 373 Survey

On delivery of the ship, both the time carrier and the time charterer may request a normal survey of the ship, its equipment, and its fuel supply.

Each of the parties shall pay half the costs, including time lost in connection with the survey.

Unless the contrary is shown, the survey report is evidence of the condition of the ship and its equipment and fuel supply.

Section 374 Delivery of the ship at sea

If the parties have agreed that the ship is to be delivered at sea, the time carrier shall notify the time charterer of the delivery, stating the position of the ship and the time of the delivery.

Survey as mentioned in Section 373 shall be carried out at the first port of call of the ship after delivery. If defects are shown, freight shall not be paid for the time lost in making the defects good. If the chartering agreement is cancelled by the time charterer according to Section 376, the time carrier loses his claim for hire from the time of delivery.

Section 375 Cancellation Time. Delayed delivery

If, according to the chartering agreement, a ship is to be ready for loading by a certain time (the cancellation time), the time charterer is entitled to cancel the chartering agreement if the ship is not ready for loading or notice of readiness to load has not been given before that time. The same applies correspondingly if the ship is otherwise to be delivered by a date specified in the contract.

If the time carrier gives notice that the ship will arrive late and states when it will be ready for loading or delivery, the time charterer¹ must cancel without undue delay. If the contract is not cancelled, the stated time will be the new cancelling time.

If, in other cases, the ship is delivered too late, the time charterer is entitled to cancel the contract if the delay constitutes a substantial breach of contract.

Section 376 Defects in the ship

If, on delivery, there are defects in the ship or its equipment, the time charterer is entitled to claim a reduction of freight or, if the breach of contract is substantial, to cancel the contract. This does not apply if the defect is made good by the time carrier without such delay as would entitle the time charterer to cancel the contract according to Section 375.

Section 377 Liability for damages

The time charterer is entitled to damages in respect of losses resulting from late delivery or defects on delivery unless the delay or defect is not due to the fault or neglect of the time carrier or anyone for whom the time charterer is responsible. The time charterer is also entitled to damages for losses resulting from the ship's lack of characteristics or equipment at the time of the conclusion of the contract which must be regarded as having been guaranteed.

Performance of the Voyages

Section 378 The time charterer's right of disposal

During the period of the charter the time carrier¹ shall perform the voyages ordered by the time charterer in accordance with the chartering agreement. Section 372 paragraph two apply correspondingly.

The time carrier shall, however, not be obliged to perform a voyage which exposes the ship, persons on board or the cargo to danger in consequence of war, warlike conditions, ice or other danger or significant inconvenience which the time carrier could not reasonably have foreseen at the time when the contract was concluded.

The time carrier is not obliged to carry easily flammable, combustible, corrosive or other dangerous goods unless they are delivered in such a condition that they can be carried and delivered in accordance with the requirements and recommendations of the authorities of the country where the ship is registered, the country where the owner has his or her principal place of business, and the ports of call included in the voyage. Nor is the time carrier obliged to carry live animals.

Section 379 Duty to inform

The time carrier shall keep the time charterer informed of all matters of importance to the time charterer relating to the ship and the voyages. The time charterer shall inform the time carrier of planned voyages.

Section 380 Fuel

The time charterer shall keep the ship supplied with fuel and water for its engines. The time charterer is responsible for supplying fuel which meets the agreed specifications.

Section 381 Loading and discharging, etc.

The time charterer shall provide and pay for the reception, loading, stowing, trimming, securing, discharging and delivery of the cargo. The cargo must be stowed so as to ensure that the ship is stable and the cargo is secure. To the extent required for the safety and stability of the ship, the time charterer shall follow the instructions of the time carrier as to the allocation of the cargo.

The time charterer can request such assistance from the master and crew as is usual in the trade in question. Overtime and other special expenses in connection with such assistance is paid by the time charterer.

If the time carrier incurs liability for damages as a result of the loading, stowing, trimming, securing, discharging or delivery of the cargo, the time charterer¹ shall indemnify the time carrier unless the loss was

due to the participation of the master or crew or to other circumstances for which the time carrier is responsible.

Section 382 Bill of lading

The time carrier shall issue a bill of lading for the goods loaded for the voyage the ship is to perform, with the conditions usual in the trade in question. If the time carrier thereby incurs liability to the holder of the bill of lading in excess of the liability according to the chartering agreement, the time charterer shall hold the time carrier harmless.

The time carrier is not obliged to obey instructions from the time charterer to deliver the goods to a non-authorized receiver, or otherwise contrary to the bill of lading, if to do so would be contrary to upright dealing and good faith. The time carrier can in any event demand security for any liability which such delivery may entail.

Section 383 Cargo damage. Delayed delivery

The time carrier is liable to the time charterer according to the provisions of Sections 274 to 285 and 287 to 289 for losses resulting from the goods being lost, damaged or delayed while in the custody of the time carrier. The provisions relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three and Section 280 paragraph two do not apply. The provisions of Section 286 apply correspondingly.

A receiver who is not the time charterer is also entitled to damages according to paragraph one. If the receiver holds a bill of lading issued by the time carrier, the receiver may also invoke the provisions of Section 325.

Section 384 Delay and other breach of contract on the part of the time carrier

If the ship is not kept seaworthy or otherwise in the condition as stipulated in the contract, or if the voyages are not timely performed, or if there are other breaches of contract on the part of the time carrier, the time charterer is entitled to cancel the chartering agreement if, as a result of the breach, the purpose of the contract will be essentially frustrated. If the time charterer wishes to cancel the contract, he or she must give notice of this without undue delay after the time when he or she learned or must be assumed to have learned of the breach of contract. If the time charterer does not do so, the right of cancellation is lost.

The time charterer is entitled to damages for losses caused by the ship being lost or damaged beyond repair³ or failure to keep it seaworthy and otherwise in the condition stipulated in the contract, if this is due to fault or neglect of the time carrier or anyone for whom the time carrier is responsible. The same applies to losses due to fault or neglect in connection with assistance as mentioned in Section 381 paragraph two, with carrying out the time charterer's orders, or with other breaches of contract.

Section 385 Damage to the ship

The time carrier is entitled to damages for damage to the ship caused by the fault or neglect of the time charterer or anyone for whom the time charterer is responsible.

If the damage arises because the time charterer has ordered the ship to an unsafe port, the time charterer is liable unless the damage is not caused by the personal fault or neglect of the time charterer or that of anyone for whom the time charterer is responsible.

Section 386 General average. Salvage

The general average contribution in respect of the freight is paid by the time charterer. The same applies to contributions apportioned to bunker fuel and other equipment on board belonging to the time charterer. If, in a general average, contribution is made in respect of expenses or loss suffered by the time charterer, the time charterer is entitled to the compensation.

The time carrier may rescue persons without the consent of the time charterer. The time carrier may also salvage ships and other property provided this does not unreasonably affect the time charterer. Of the time carrier's portion of the net salvage reward or net special compensation, cf. Section 456 paragraph two, the time charterer is entitled to one third.

Section 387 Voyage expenses

The time charterer shall meet all the expenses for the performing of voyages that shall not, according to the provisions of this Chapter, be met by the time carrier.

Redelivery of the Ship

Section 388 Redelivery. Survey

The time charterer shall redeliver the ship to the time carrier at the agreed place and time.

The provisions of Section 372 paragraph three, Section 373, and Section 374 paragraph one and paragraph two first sentence apply correspondingly to redelivery of the ship. This also applies when the chartering agreement has been cancelled or has been terminated prior to the expiration of the charter period.

Section 389 Exceeding the charter period

Unless a fixed period has been agreed for redelivery, the time carrier is obliged to commence a new voyage although this may exceed the agreed time for redelivery. This does not apply if the overlap is longer than what can be considered reasonable.

For excess of time as is permissible according to paragraph one, the time charterer shall pay the agreed hire. For other excess of time, the time charterer shall pay the current hire, but not less than the agreed hire, plus damages according to ordinary contractual rules for other losses incurred by the time carrier as a result of the delay.

Time Charter Hire

Section 390 Payment of hire

Hire is payable in advance for thirty days at a time.

If the time charterer requests that the hire be offset against a disputed claim, the time charterer shall nevertheless pay the hire if the time carrier¹ provides security for the claim. The time charterer can however not demand security for a larger amount than the hire he or she pays.

Section 391 Delayed payment of time charter hire

If hire is not paid when due, the time charterer shall pay default interest from the due date together with the next payment of hire.

The time carrier shall notify the time charterer if hire is not paid when due. When the notification has been sent, the time carrier is entitled to suspend performance of the chartering agreement, including refusing to load the goods or to issue a bill of lading. If payment is not received within 72 hours after the sending of the notification, the time carrier is entitled to cancel the contract.

If the time carrier has suspended performance of the contract or cancelled it, he or she is entitled to damages unless the time charterer shows that the delay in the payment was due to an interruption of communications or transfers of payment or some other hindrance beyond the control of the time charterer and which the time charterer could not reasonably have been expected to foresee at the time of the conclusion of the contract or the consequences of which he or she could not reasonably have been expected to avoid or overcome.

If the time charterer fails to pay hire which has fallen due, the time carrier can demand that the time charterer assigns to the time carrier any freight claims which the time charterer may have in connection with subchartering of the ship.

Section 392 Off hire

Hire is not paid for time lost to the time charterer in connection with salvage, maintenance of the ship, or the repair of damage for which the time charterer bears no responsibility, or otherwise because of matters pertaining to the time carrier.

The same applies correspondingly to the obligation of the time charterer to cover expenses relating to the operation of the ship.

Termination, etc.

Section 393 Loss of the ship

If the ship is lost or damaged beyond repair, the chartering agreement terminates even if the time carrier is entitled under the contract to substitute another ship for the one agreed. The same applies in the event of a requisition or similar intervention if it has a significant impact on the fulfilment of the contract.

If the ship is lost and the time of the accident cannot be ascertained, time charter hire shall be paid for 24 hours after the ship was last heard of.

Section 394 War, etc.

If a ship is in a port or other area where war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, the time carrier may immediately remove the ship from the area into safety.

In addition to the time charter hire, the time charterer shall cover any increase in the ship's war insurance premium occasioned by voyages ordered by the time charterer. The same applies to war risk bonuses to the crew.

If, during the contract period, war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, and this has a significant bearing on the fulfilment of the chartering agreement, both the time carrier and the time charterer are entitled to cancel the contract without incurring liability for damages.

The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.

6.38. La Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse distingue le louage maritime, l'affrètement et le transport. Les dispositions pertinentes ici s'énoncent comme suit :

Titre V. Des contrats d'utilisation du navire *Chapitre premier: Dispositions générales*

Art. 87

1 Sauf dispositions spéciales de la présente loi, le code des obligations s'applique aux contrats pour l'utilisation d'un navire.

2 Toutes les actions dérivant de la location d'un navire, d'un contrat d'affrètement et d'un contrat de transport maritime se prescrivent par un an; en cas de contrat de location ou d'affrètement, à partir de l'expiration du contrat et, en cas de contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée.

Art. 88

1 Tout contrat de location, d'affrètement ou de transport maritime est résolu de plein droit, sans indemnité de part et d'autre, si, avant le début du voyage, l'utilisation du navire, telle qu'elle est prévue, est rendue définitivement impossible ensuite de force majeure, de guerre, d'éléments naturels, de cas fortuit ou – à moins que pareille mesure ne soit la conséquence d'une faute de l'une des parties – ensuite de décision ou d'intervention d'une autorité quelconque, suisse ou étrangère.

2 Si l'impossibilité définitive survient en cours de route, le contrat est résolu au plus tard à l'arrivée du navire dans le prochain port accessible ou dans celui que l'autorité a désigné. Les marchandises y sont alors déchargées et entreposées pour le compte des ayants droit. La rémunération contractuelle est due, en cas de location ou d'affrètement, jusque et y compris le jour de l'extinction du contrat; en cas de contrat de transport, le chargeur doit les frais de déchargement et le fret proportionnellement à la distance parcourue.

Art. 89

1 Si l'impossibilité est temporaire et survient avant le début du voyage, chaque partie peut, après mise en demeure, résilier le contrat, à l'expiration d'un délai raisonnable. Les frais encourus jusqu'à la résiliation, y compris les frais éventuels de déchargement et d'un nouvel arrimage, sont supportés par la partie qui se retire du contrat. Cependant, lorsque la résiliation et le déchargement de la marchandise sont la conséquence d'un ordre de l'autorité, les frais qui en résultent grèvent la marchandise, même si la résiliation émane du transporteur.

2 Si l'impossibilité temporaire survient en cours de route, le contrat ne peut être rompu que d'un commun accord. Cependant, si, selon des prévisions raisonnables, l'impossibilité se prolongera sensiblement ou si l'autorité ordonne le déchargement de la marchandise, chaque partie peut résilier le contrat à l'arrivée du navire dans le prochain port accessible ou au port prescrit par l'autorité; la rémunération, les frais et le fret sont alors dus comme en cas d'impossibilité définitive survenant en cours de route.

Chapitre II. De la location du navire

Art. 90

1 La location du navire est le contrat par lequel le bailleur s'oblige à conférer au locataire, contre paiement d'un loyer, l'usage et le contrôle d'un navire sans équipage et sans armement.

2 La validité du contrat est subordonnée à l'observation de la forme écrite.

Art. 91

1 La location et la sous-location d'un navire suisse ne sont valables qu'en faveur d'un locataire ou d'un sous-locataire, armateur suisse aux termes de l'art. 46.

2 La sous-location doit avoir été prévue par le contrat de location.

3 La location et la sous-location du navire sont soumises aux dispositions générales du code des obligations en matière de droit de bail à loyer, dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec les particularités de la navigation maritime.

Art. 92

1 Le bailleur est tenu de délivrer le navire en bon état de navigabilité avec ses parties intégrantes et accessoires et avec les papiers de bord nécessaires à son utilisation.

2 Le locataire doit restituer le navire, compte tenu de l'usure normale, dans son état original et dans le port où il l'a reçu.

3 Le loyer court du jour où le navire a été remis au locataire jusqu'au jour où celui-ci l'a restitué.

4 Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un délai de résiliation de quatre mois.

5 La location d'un navire peut faire l'objet d'une annotation au registre des navires suisses selon l'art. 261b du code des obligations.

Art. 93

Aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'avait pas connaissance de la location au moment où son droit est né.

Chapitre III. De l'affrètement

Art. 94

1 L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur s'oblige, en tant que frèteur, à mettre à la disposition de l'affrèteur, contre rémunération, tout ou partie de la contenance d'un navire désigné, soit pour une durée déterminée (charte-partie au temps), soit pour un ou plusieurs voyages déterminés (charte-partie au voyage).

2 Frèteur et affrèteur peuvent exiger chacun un contrat écrit (charte-partie).

3 Le frèteur et l'affrèteur peuvent stipuler l'annotation de l'affrètement au registre des navires suisses comme un bail à loyer. Cette annotation oblige tout acquéreur à laisser à l'affrèteur la jouissance du navire en conformité du contrat d'affrètement.

Art. 95

1 Le frèteur a l'obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité; il doit le pourvoir de l'armement, des approvisionnements et de l'équipage répondant à l'usage qui en est prévu par le contrat, ainsi que des papiers de bord nécessaires.

2 Le frèteur répond envers l'affrèteur du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve qu'il a exercé, avant le voyage et au début du voyage en mer, une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, notamment pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement.

3 Si, dans les termes d'un affrètement, le frèteur s'est engagé à effectuer un transport de marchandises par mer, ses droits envers le chargeur et le destinataire et sa responsabilité pour les marchandises à transporter sont régis par les règles sur le contrat de transport maritime.

Art. 96

1 Le capitaine demeure entièrement aux ordres de l'armateur pour tout ce qui touche à la conduite du navire.

2 La charte-partie peut en revanche ménager à l'affrèteur le droit de donner au capitaine des ordres concernant l'embarquement, le transport et la délivrance de la cargaison et l'établissement de connaissements; les actes accomplis par le capitaine en vertu de ces ordres engagent l'affrèteur.

3 Si, dans ces conditions, le capitaine n'a pas traité avec des tiers expressément au nom de l'affrèteur, ou n'a pas établi un connaissement expressément au nom de celui-ci, l'armateur répond envers eux solidairement avec l'affrèteur; le recours de l'armateur contre l'affrèteur est réservé.

4 Au surplus, l'armateur ne répond pas envers l'affrèteur des actes accomplis par le capitaine en vertu des ordres que ce même affrèteur lui a donnés.

Art. 97

1 Les frais de combustibles et lubrifiants, ceux qui sont normalement entraînés par la manutention de la cargaison, ainsi que les droits et taxes normalement perçus à l'occasion des mouvements et arrêts du navire, sont, dans l'affrètement au temps, à la charge de l'affrèteur.

2 L'affrèteur ne doit aucune rémunération pour les périodes dépassant 24 heures consécutives que l'armateur consacre à maintenir le navire en bon état de navigabilité ainsi qu'à le pourvoir de son équipage.

3 Les indemnités dues aux marins pour travaux supplémentaires sont à la charge de l'affrèteur.

Art. 98

1 Dans l'affrètement au temps, le frèteur n'est pas tenu d'effectuer un voyage exposant le navire et l'équipage à un danger majeur qui, non prévu au moment de la conclusion du contrat, n'est survenu ou n'a été connu que postérieurement.

2 Si, par là l'utilisation du navire telle qu'elle est prévue au contrat est rendue impossible, l'affrèteur a le droit de résilier immédiatement le contrat et de répéter la partie de ses avances restée sans contre-prestation.

Art. 99

1 A l'expiration de l'affrètement au temps, le navire doit se trouver au port de départ du premier voyage.

2 Lorsque la durée convenue dans une charte-partie au temps est dépassée par la fin du dernier voyage, la relation contractuelle est prorogée jusqu'à l'achèvement du voyage et la rémunération due est augmentée pro rata temporis.

3 Le frèteur peut refuser d'entreprendre un voyage qui, dans des conditions normales, dépasserait sensiblement la durée prévue par une charte-partie au temps.

4 L'affrèteur peut résilier toute charte-partie, par écrit, sans mise en demeure et sans délai, si le navire n'est pas à sa disposition au lieu et au moment convenus; il a droit à des dommages-intérêts, à moins que le frèteur ne prouve que le retard ne lui est pas imputable.

Art. 100

1 La rémunération est due même si l'affrèteur n'utilise pas entièrement la contenance stipulée, à moins que le frèteur n'ait tiré parti de cette contenance d'une autre façon.

2 Le choix de la route à suivre entre le port de départ et le port de destination appartient au frèteur.

3 Le chargement et le déchargement de la marchandise incombent à l'affrèteur.

6.39. Le *Código de Comercio* chilien règle également le contrat d'affrètement, plus précisément au «Título V», intitulé «De los Contratos para la Explotación Comercial de las Naves» (art. 927 e.s.).

Le premier article est particulièrement intéressant. Il décrit la distinction entre les contrats d'affrètement et les contrats de transport et ce, de façon très classique :

Art. 927

La explotación de una nave como medio de transporte reconoce, principalmente, dos clases de contratos, según sea la naturaleza y extensión de las obligaciones del fletante o armador: contrato de fletamento y contrato de transporte de mercancías por mar.

Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador.

Cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducirlas y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo.

El transporte por mar que se inicie, incluya o termine con etapas fluviales, se regirá por las reglas de este Libro.

Le code distingue clairement l'affrètement à temps, l'affrètement au voyage et l'affrètement coque nue (art. 930).

6.40. Le Code maritime chinois présente encore une autre structure. Il comprend un Chapitre VI concernant les chartes-parties reprenant des dispositions générales, des dispositions relatives à l'affrètement à temps et des dispositions sur l'affrètement coque nue. Le chapitre IV distinct concernant le transport de marchandises par mer comprend une partie reprenant des dispositions relatives à l'affrètement au voyage. Apparemment, le législateur chinois a repris, dans le monde entier, des « bits and pieces » concernant les chartes-parties pour concocter sa propre recette¹⁰⁰.

Les dispositions visées s'énoncent comme suit :

¹⁰⁰ Selon Li-Ingram, 8, avec référence à Hazelwood.

Chapter 4 Contracts of carriage of goods by sea

Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party

Article 92

A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer charters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.

Article 93

A voyage charter party shall mainly contain, inter alia, name of the shipowner, name of the charterer, name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dispatch and other relevant matters.

Article 94

The provisions in Article 47 and Article 49 of this Code¹⁰¹ shall apply to the shipowner under voyage charter party.

The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.

Article 95

Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voyage charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.

Article 96

The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the charterer may reject the ship or cancel the charter. Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's failure in providing the intended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 97

If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is entitled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.

Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 98

Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as the rate of demurrage that would incur after the expiration of the laytime and the rate of dispatch money to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the shipowner and the charterer upon mutual agreement.

¹⁰¹ Ces dispositions concernent les obligations d'apporter toute la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour transporter les marchandises par la route convenue.

Article 99

The charterer may sublet the ship he chartered, but the rights and obligations under the head charter shall not be affected.

Article 100

The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.

Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.

Article 101

The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.

Chapter VI Charter Parties

Section 1 Basic Principles

Article 127

The provisions concerning the rights and obligations of the shipowner and the charterer in this Chapter shall apply only when there are no stipulations or no different stipulations in this regard in the charter party.

Article 128

Charter parties including time charter parties and bareboat charter parties shall be concluded in writing.

Section 2 Time Charter Party

Article 129

A time charter party is a contract under which the shipowner provides a designated manned ship to the charterer, and the charterer employs the ship during the contractual period for the agreed service against payment of hire.

Article 130

A time charter party mainly contains the name of the shipowner, the name of the charterer; the name, nationality, class, tonnage, capacity, speed and fuel consumption of the ship; the trading area; the agreed service, the contractual period, the time, place and conditions of delivery and redelivery of the ship; the hire and the way of its payment and other relevant matters.

Article 131

The shipowner shall deliver the ship within the time agreed upon in the charter party.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer is entitled to cancel the charter. However, if the shipowner has notified the charterer of the anticipated delay in delivery and has given an estimated time of arrival of the ship at the port of delivery, the charterer shall notify the shipowner,

within 48 hours of the receipt of such notice from the shipowner, of his decision whether to cancel the charter or not.

The shipowner shall be liable for the charterer's loss resulting from the delay in delivery of the ship due to the shipowner's fault.

Article 132

At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy. The ship delivered shall be fit for the intended service.

Where the shipowner acts against the provisions in the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 133

During the charter period, if the ship is found at variance with the seaworthiness or the other conditions agreed upon in the charter, the shipowner shall take all reasonable measures to have them restored as soon as possible.

Where the ship has not been operated normally for 24 consecutive hours due to its failure to maintain the seaworthiness or the other conditions as agreed upon, the charterer shall not pay the hire for the operating time so lost, unless such failure was caused by the charterer.

Article 134

The charterer shall guarantee that the ship shall be employed in the agreed maritime transport between the safe ports or places within the trading area agreed upon.

If the charterer acts against the provisions of the preceding paragraph, the shipowner is entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 135

The charterer shall guarantee that the ship shall be employed to carry the lawful merchandise agreed.

Where the ship is to be employed by the charterer to carry live animals or dangerous goods, a prior consent of the shipowner is required.

The charterer shall be liable for any loss of the shipowner resulting from the charterer's violation of the provisions of paragraph 1 or paragraph 2 of this Article.

Article 136

The charterer shall be entitled to give the Master instructions with respect to the operation of the ship. However, such instructions shall not be inconsistent with the stipulations of the time charter.

Article 137

The charterer may sublet the ship under charter, but he shall notify the shipowner of the sublet in time. The rights and obligations agreed upon in the head charter shall not be affected by the sub-charter.

Article 138

Where the ownership of the ship under charter has been transferred by the shipowner, the rights and obligations agreed upon under the original charter shall not be affected. However, the shipowner shall inform the charterer thereof in time. After such transfer, the transferee and the charterer shall continue to perform the original charter.

Article 139

Should the ship be engaged in salvage operations during the charter period, the charterer shall be entitled to half of the amount of the payment for salvage operations after deducting therefrom the salvage expenses, compensation for damage, the portion due to crew members and other relevant costs.

Article 140

The charterer shall pay the hire as agreed upon in the charter. Where the charterer fails to pay the hire as agreed upon, the shipowner shall be entitled to cancel the charter party and claim any losses resulting therefrom.

Article 141

In case the charterer fails to pay the hire or other sums of money as agreed upon in the charter, the shipowner shall have a lien on the charterer's goods, other property on board and earnings from the sub-charter.

Article 142

When the charterer redelivers the ship to the shipowner, the ship shall be in the same good order and condition as it was at the time of delivery, fair wear and tear excepted.

Where, upon redelivery, the ship fails to remain in the same good order and condition as it was at the time of delivery, the charterer shall be responsible for rehabilitation or for compensation.

Article 143

If, on the basis of a reasonable calculation, a ship may be able to complete its last voyage at around the time of redelivery specified in the charter and probably thereafter, the charterer is entitled to continue to use the ship in order to complete that voyage even if its time of redelivery will be overdue. During the extended period, the charterer shall pay the hire at the rate fixed by the charter, and, if the current market rate of hire is higher than that specified in the charter, the charterer shall pay the hire at the current market rate.

Section 3 Bareboat Charter Party

Article 144

A bareboat charter party is a charter party under which the shipowner provides the charterer with an unmanned ship which the charterer shall possess, employ and operate within an agreed period and for which the charterer shall pay the shipowner the hire.

Article 145

A bareboat charter party mainly contains the name of the shipowner and the name of the charterer; the name, nationality, class, tonnage and capacity of the ship; the trading area, the employment of the ship and the charter period; the time, place and condition of delivery and redelivery; the survey, maintenance and repair of the ship; the hire and its payment; the insurance of the ship; the time and condition for the termination of the charter and other relevant matters.

Article 146

The shipowner shall deliver the ship and its certificates to the charterer at the port or place and time as stipulated in the charter party. At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy. The ship delivered shall be fit for the agreed service.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 147

The charterer shall be responsible for the maintenance and repair of the ship during the bareboat charter period.

Article 148

During the bareboat charter period, the ship shall be insured, at the value agreed upon in the charter and in the way consented to by the shipowner, by the charterer at his expense.

Article 149

During the bareboat charter period, if the charterer's possession, employment or operation of the ship has affected the interests of the shipowner or caused any losses thereto, the charterer shall be liable for eliminating the harmful effect or compensating for the losses.

Should the ship be arrested due to any disputes over its ownership or debts owed by the shipowner, the shipowner shall guarantee that the interest of the charterer is not affected. The shipowner shall be liable for compensation for any losses suffered by the charterer thereby.

Article 150

During the bareboat charter period, the charterer shall not assign the rights and obligations stipulated in the charter or sublet the ship under bareboat charter without the shipowner's consent in writing.

Article 151

The shipowner shall not establish any mortgage of the ship during the bareboat charter period without the prior consent in writing by the charterer.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph and thereby causes losses to the charterer, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 152

The charterer shall pay the hire as stipulated in the charter. In default of payment by the charterer for seven consecutive days or more after the time as agreed in the charter for such payment, the shipowner is entitled to cancel the charter without prejudice to any claim for the loss arising from the charterer's default.

Should the ship be lost or missing, payment of hire shall cease from the day when the ship was lost or last heard of. Any hire paid in advance shall be refunded in proportion.

Article 153

The provisions of Article 134, paragraph 1 of Article 135, Article 142 and Article 143 of this Code shall be applicable to bareboat charter parties.

Article 154

The ownership of a ship under bareboat charter containing a leasepurchase clause shall be transferred to the charterer when the charterer has paid off the leasepurchase price to the shipowner as stipulated in the charter.

6.41. En Afrique du Sud également, on se bat avec la qualification du contrat d'affrètement. Hare constate que tous les « contracts of affreightment » ne sont pas des chartes-parties, mais également que toutes les chartes-parties ne sont pas des « contracts of affreightment »¹⁰².

6.42. Pour le reste, on peut se contenter des constatations résultant de la comparaison des différentes législations de Rodière selon lesquelles aucun des codes maritimes du 19^{ème} siècle n'établissait une distinction entre l'affrètement et le transport¹⁰³ et d'Arroyo selon lesquelles aucune législation nationale actuelle ne règle l'affrètement de manière impérative¹⁰⁴.

¹⁰² Hare, 574, plus particulièrement n° 2.

¹⁰³ Rodière TGDM AT I, 19, n° 12.

¹⁰⁴ Arroyo, I., « Relation entre Charte Partie et Connaissance: La Clause d'Incorporation », *Eur. Vervoerr.* 1980, (713), 719-720. Selon cette contribution, des exceptions limitées s'appliquent apparemment en Suède et en Finlande (*ibid.*, 720, numéro 5).

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.43. Durant la première consultation publique sur la base du *Livre vert Nouvelle Loi maritime belge*¹⁰⁵ (ci-après dénommé : 'Livre vert', on a sondé la nécessité ou l'opportunité d'une révision des dispositions légales relatives aux chartes-parties et l'on a également demandé si, en vue d'une délimitation, des définitions sont nécessaires et dans quelle mesure de nouvelles règles doivent être supplétives ou impératives (Questions 57 et 58).

6.44. La Cour d'Appel d'Anvers a répondu que le régime légal relatif à l'affrètement doit rester de droit supplétif. Selon les magistrats, un régime supplétif qui se rapproche plus de la pratique internationale fait partie des possibilités, mais il doit être en conformité avec les dispositions générales du droit des obligations. Il n'est pas indiqué d'imposer un régime impératif à des « professionnels » qui concluent leurs contrats librement et disposent d'un réel pouvoir de négociation. Dans le droit européen, des règles de droit des obligations ne s'appliquent quasiment pas vis-à-vis de professionnels, mais bien vis-à-vis de consommateurs (cf. les règles relatives à des clauses illégales, à la commercialisation à distance, à la vente aux consommateurs).

La délimitation du contrat d'affrètement par rapport au contrat de transport est, selon les magistrats, une question délicate. Ils estiment qu'une comparaison avec la France et les Pays-Bas est recommandable. L'article 115 de la Loi maritime devrait sans doute être quelque peu peaufiné au vu des engagements en volume et de l'affrètement coque nue. Un régime supplétif détaillé n'a pas été jugé souhaitable.

6.45. L'ABDM a répondu que le règlement en matière de chartes-parties doit être révisé et rafraîchi et que le bois mort doit être éliminé, mais que certaines dispositions utiles de l'actuelle Loi maritime doivent être conservées, entre autres les articles 112 (usages locaux), 116 (affectation du chargement) et 120 (faux fret).

L'ABDM a recommandé que l'affrètement et le transport soient traités au sein d'un seul et même corpus, la première partie comprenant des dispositions communes, la deuxième traitant de l'affrètement et la troisième du transport.

En outre, l'ABDM a déclaré que le nouveau régime légal relatif aux chartes-parties doit être supplétif et limité. Une législation impérative n'est pas nécessaire étant donné que le contrat d'affrètement est en principe conclu entre des contractants qui se trouvent dans une position de négociation équivalente. Il est recommandé de consulter la législation étrangère et d'en reprendre le cas échéant les dispositions qui semblent utiles. Des définitions claires des notions de contrat d'affrètement et de contrat de transport sont absolument nécessaires. Plus particulièrement, la distinction entre le contrat d'affrètement au voyage et le contrat de transport doit être établie avec précision.

Enfin, l'ABDM a posé la question de savoir si les articles 1782-1786 du Code civil doivent réellement être abrogés étant donné qu'ils sont considérés comme un régime supplétif et utile pour un transport qui n'est pas réglé en détail.

¹⁰⁵Van Hooydonk, E. (ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeevet*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; à propos du Livre vert, voir Livre bleu 1, 28-29, n° 1.4.

De différentes réactions individuelles jointes, on a pu déduire une certaine unanimité concernant la nécessité d'une révision de la législation en vigueur et le caractère supplétif des nouvelles dispositions.

6.46. L'URAB a, dans un premier temps, entièrement souscrit à l'analyse concernant les contrats d'affrètement incluse dans le Livre vert et a confirmé la nécessité d'un nouveau régime légal. L'URAB s'est ralliée à l'opinion que les chartes-parties doivent être distinguées des contrats de transport et que les notions doivent être définies dans le nouveau code, étant entendu que :

1° les définitions données doivent se rapprocher étroitement de ce qui est usuel dans la pratique internationale (il n'est pas souhaitable de reprendre des définitions et descriptions dans le code dans la mesure où celles-ci s'écartent du contenu donné à certaines notions par le secteur maritime) ;

2° lors de la conclusion de quelque type de charte-partie que ce soit, le principe de la liberté contractuelle doit toujours s'appliquer (une définition dans la nouvelle Loi maritime belge des notions de charte-partie et de contrat de transport ne peut pas avoir pour effet qu'un contrat qui est actuellement considéré comme une charte-partie (par exemple un booking note) et vis-à-vis duquel les parties jouissent d'une parfaite liberté contractuelle ressortisse à l'avenir de l'application impérative de l'article 91 de la Loi maritime (ou de son équivalent).

Le nouveau régime doit, selon l'URAB, rester limité et purement supplétif. Sur ce point également, la Belgique ne peut pas s'écarter de la pratique maritime internationale.

6.47. L'International Group of P&I Clubs a également déclaré qu'une parfaite liberté contractuelle doit s'appliquer concernant les contrats d'affrètement.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.48. Lors de l'estimation détaillée des intérêts en cause, il faudra s'attacher aux questions de principe suivantes :

1° l'opportunité d'un régime légal concernant les contrats d'affrètement ;

2° le caractère supplétif ou impératif d'un tel régime ;

3° sa portée générale et son degré de détail ;

4° sa relation par rapport au régime légal du contrat de transport.

6.49. Le fait que la reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation de dispositions relatives au contrat d'affrètement est en principe souhaitable ne nécessite aucune autre argumentation.

Dans un premier temps, il a été argumenté unanimement dans ce sens lors de première consultation publique ; aucune des parties intéressées ne s'est opposée à la reprise dans le code d'un régime concernant les chartes-parties ni n'a émis quelque réserve que ce soit à ce propos.

Deuxièmement, de nombreux exemples d'anciennes et de nouvelles codifications démontrent que les codes maritimes englobent traditionnellement, partout dans le monde, un régime concernant les chartes-parties. L'absence d'un régime de ce type en Angleterre et au Luxembourg n'est pas un contre-argument valable car la législation n'y joue quoi qu'il en soit qu'un rôle subordonné ou limité au strict minimum. Cependant, on peut dire qu'il est assez paradoxal que de nombreux législateurs nationaux, notamment les législateurs allemands, français et néerlandais, qui se sont épuisés à promulguer des régimes explicites concernant les chartes-parties, doivent dans un même temps constater que la pratique de l'affrètement préfère dans une large mesure l'application du droit anglais qui est précisément dépourvu de tout cadre légal.

Troisièmement, la reprise de dispositions relatives aux chartes-parties dans la législation maritime nationale est recommandée au niveau international. Les *Guidelines for maritime legislation* de l'UNESCAP postulent ce qui suit en la matière :

A maritime code should preferably contain certain basic provisions which would apply subject to specific contrary agreement between the parties, and should set out the regimes of the main types of charter party.

This is advisable for two reasons:

(a) To develop in the jurisdiction a consistent and widely accepted recognition of the application of charter parties and respect for their essential features. On this basis, the local maritime tribunals can more easily regulate aspects of charter parties in which the intention of the parties may not have been clearly expressed and should confirm the extent of involvement of third parties ancillary to the owner and charterer themselves;
(b) To develop consistent and predictable adjudication of technical disputes concerning charter parties so that, in due course, the local tribunals or local arbitrators will be chosen as the appropriate form by owners or charterers from the country concerned with regard to the charter parties into which they enter¹⁰⁶.

Par conséquent, on peut en conclure que l'Ébauche de Code belge de la Navigation doit, en effet, contenir un régime concernant les contrats d'affrètement.

6.50. La question de savoir si le régime légal à mettre en place doit avoir un caractère supplétif ou impératif ne fournit pas davantage de possibilités.

Premièrement, l'option portant sur une portée supplétive du nouveau régime durant la première consultation publique a bénéficié d'un soutien unanime. Qui plus est, l'hypothèse de dispositions impératives a été combattue par certaines parties intéressées, anticipativement et avec virulence.

Deuxièmement, durant la reconnaissance sommaire de droit comparé, aucun exemple de législation impérative sur les chartes-parties n'a pu être trouvé¹⁰⁷. Une telle législation est traditionnellement supplétive. Il existe une législation impérative uniquement en ce qui concerne le contrat de transport et celle-ci repose sur des conventions internationales qui font défaut pour ce qui est des chartes-parties.

Dans cette question figure, entre autres, la distinction fondamentale entre le régime du contrat d'affrètement et celui du contrat de transport. Ce dernier est souvent un contrat d'adhésion établi par un transporteur dominant d'un point de vue économique, alors que, en règle générale, les chartes-parties sont négociées entre des parties qui, toutes deux, possèdent un pouvoir de négociation¹⁰⁸. Dès lors, le législateur ne doit pas spécialement protéger les affréteurs¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 162.

¹⁰⁷ Voir *supra*, n° 6.42.

¹⁰⁸ Voir entre autres Tetley, W., "Bills of Lading and the Conflict of Laws", dans Berlingieri, F. e.a., *The Hamburg Rules: A choice for the E.E.C.?*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 1994, (47), 52. Pour une discussion générale, voir Ramberg, J., « Charterparties: freedom of contract or mandatory legislation ? », dans *International conference on current issues in maritime transportation, Genoa, 22nd June 1992*, réimpression de *Il Diritto Marittimo*, 1069-1082.

¹⁰⁹ Voir dans ce sens, par exemple Rodière TGDM AT I, 221-222, n° 195:

Les premiers, contrats d'affrètement sous charte-partie, sont librement débattus. Les seconds, contrats de transport, s'inscrivent dans la catégorie économique des contrats d'adhésion. La loi protège les chargeurs; elle n'a pas à protéger les affréteurs.

Comparer avec Remond-Gouilloud, 299, n° 462:

Le caractère impératif ou supplétif du contrat ne commande pas la qualification: il en est la conséquence. C'est parce que le client – ne préjugeons pas de sa qualité – est dans l'incapacité de négocier, et tenu de se plier aux conditions de transporteur que la loi, pour le protéger, se fait impérative. Et c'est parce qu'il est présumé en mesure de défendre ses intérêts que la loi, supplétive, ne gouverne son affaire que s'il a omis de s'en préoccuper. La première démarche consiste donc à s'interroger sur les

Troisièmement, le caractère supplétif de la législation relative aux chartes-parties est expressément recommandé au niveau international. À cet effet, il peut une nouvelle fois être fait référence aux directives de l'UNESCAP¹¹⁰.

On peut dès lors en conclure que les dispositions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation relatives aux chartes-parties doivent être supplétives.

6.51. Ensuite se pose la question de la portée générale et du degré de détail du régime à établir.

Durant la première consultation, la plupart des répondants ont accordé leur préférence à un régime plutôt limité.

Les directives de l'UNESCAP recommandent également la reprise de « basic provisions » et qu'une distinction soit faite entre les principaux types de chartes-parties¹¹¹.

La pratique législative présente cependant une grande divergence. Des législations nationales examinées, il s'avère que certaines d'entre elles doivent être qualifiées de plutôt sommaires (France, Italie et Pays-Bas), alors que d'autres sont plus développées (Allemagne, Chine et surtout Norvège).

Pour assurer la cohérence de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il convient de rechercher un équilibre entre concision et essence d'une part, et exhaustivité et utilité pratique d'autre part. Comme des dispositions concernant le contrat de construction navale¹¹², le contrat d'agence maritime¹¹³ et le contrat de manutention¹¹⁴, sont reprises ailleurs dans l'Ébauche, le contrat d'affrètement, qui est encore plus important pour l'entreprise maritime, mérite un développement au moins comparable, même si, de nos jours, le droit belge joue un rôle plutôt limité.

Un élément plus important que la question externe de l'étendue ou de la limitation relative du régime légal réside cependant dans son inspiration au niveau du contenu. Ici, on a le choix entre (1) un régime 'aveugle' qui se rapproche de la législation maritime ou civile existante et de concepts juridiques, (2) un régime qui essaie de codifier ce que sont les clauses en vigueur dans la pratique d'affrètement commerciale actuelle et (3) une forme mixte.

Pour répondre à cette dernière question, il faut tenir compte de différents facteurs.

conditions dans lesquelles le contrat a été conclu. En présence d'un contrat d'adhésion la qualification de contrat de transport s'impose.

Comparer avec Rabe, 379-380, n° 15:

Die teilw verschiedene rechtliche Behandlung von Raumfrachtvertrag und Stückgutvertrag ergibt sich zunächst daraus, daß der Charterer beim Raumfrachtvertrag, der idR die Menge, oft aber auch die Art der zu befördernden Güter sowie das Reiseziel bestimmen kann, einen weitergehenden Einfluß auf die Durchführung der Reise erhalten muß als der Stückgutbefr, dem es allein auf den Beförderungserfolg ankommt. Auch bedarf der einzelne Stückgutbefr eines größeren Schutzes gegenüber den Interessen der größtenteils in Konferenzen zusammengeschlossenen Linienreeder als der Charterer, der es bei der Vielzahl der Trampreeder, insbes bei einem Überangebot von Schiffsraum, eher in der Hand hat, bei der Vereinbarung der Charterbedingungen seine Interessen zu berücksichtigen, zumal Charterer idR im Seefrachtgeschäft wohlerfahren sind. Aus diesem Grund gelten die zwingenden Regeln des Konn-Rechts grundsätzlich nur für die Stückgutverträge [...], es sei denn, daß das über einen Raumfrachtvertrag ausgestellte Konn an einen Dritten begeben wird.

¹¹⁰ Voir *supra*, n° 6.49.

¹¹¹ Voir *supra*, n° 6.49. Les *Guidelines* suggèrent par ailleurs quelques matières à régler concrètement.

¹¹² Voir Livre bleu 3.

¹¹³ Voir Livre bleu 7.

¹¹⁴ Voir Livre bleu 7.

Premièrement, il faut tenir compte du fait que le nouveau régime ne pourra probablement pas empêcher que les chartes-parties continuent de reposer sur des contrats modèles internationaux stipulant l'application du droit anglais. La situation dans d'autres pays possédant des codifications nationales récentes justifie des attentes modérées en la matière. Un régime légal reste cependant utile pour les cas où des parties n'ont pas utilisé de modèles internationaux ou ont travaillé de manière moins approfondie ou avec des connaissances ou un soutien professionnels moindres. À cet effet, il convient de souligner que le régime s'appliquera également à la navigation non-commerciale et à la navigation intérieure où se présentent, par exemple, également des situations d'affrètement coque nue, mais où, souvent, les parties n'utilisent pas les contrats types anglais pour la navigation maritime et où, actuellement, on ne peut se référer à aucun régime supplétif belge. Dans pareils cas, un régime légal supplétif élémentaire serait utile. Toutefois, un développement détaillé est superflu car de nombreux règlements détaillés figurant dans les chartes-parties maritimes sont dénués de pertinence dans ces cas.

Deuxièmement, il est préférable que le régime supplétif se rapproche de clauses contractuelles en vigueur au niveau international, même si celles-ci sont plutôt axées sur des règles et concepts anglais. Une comparaison de diverses législations nationales relatives au contrat d'affrètement, issues de pays de tradition civiliste, fournit une image globale de la grande confusion qui règne concernant le système de types de contrats, de l'absence de tendance au niveau international sur le plan des règlements concrets et, ce qui n'est pas étonnant, de l'envie permanente d'expérimenter au niveau conceptuel et de la technique législative. Par manque de base internationale, voire en proie à un doute profond, les législateurs nationaux inventent constamment de nouvelles conceptions, d'autres répartitions et de nouvelles règles qui leur sont propres. Dans un paysage aussi chaotique, on ne trouve pas le moindre motif objectif justifiant pourquoi le législateur belge devrait actuellement suivre l'exemple de la législation norvégienne, plutôt que chinoise, allemande, française, néerlandaise ou autre. Qui plus est, ces exemples semblent chacun être à la traîne par rapport à la pratique commerciale réelle. Certains juristes éclairés se rendent compte depuis longtemps que la législation nationale relative aux contrats d'affrètement présente en fait une importance limitée du fait de l'utilisation systématique de conditions types anglaises¹¹⁵.

Troisième, il convient de rappeler certaines options fondamentales qui sont à la base de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. L'orientation de l'Ébauche est délibérément internationale¹¹⁶. Elle veut s'axer sur des développements internationaux et reconnaît expressément l'importance de l'autorégulation, notamment les régimes types en vigueur au niveau international, de même que le rôle de la *lex maritima* en tant que source juridique complémentaire. Des dispositions explicites ont été reprises à cet effet dans l'Ébauche¹¹⁷. Le nouveau régime de formes de contrats déterminées développé dans l'Ébauche, par exemple le contrat de construction navale¹¹⁸, le contrat d'agence maritime¹¹⁹ et le contrat de manutention¹²⁰, est axé sur des conditions types usuelles. En ce qui concerne l'avarie commune, les Règles privées de York et d'Anvers sont, dans l'Ébauche, déclarées d'application sans plus¹²¹. À des fins de cohérence, les nouvelles dispositions relatives au contrat d'affrètement doivent également se rapprocher de

¹¹⁵ Voir par exemple Chauveau, 421, n° 627.

¹¹⁶ Voir Livre bleu 1, 150-152, numéros 1.179-1.181.

¹¹⁷ Voir Livre bleu 2.

¹¹⁸ Voir une nouvelle fois Livre bleu 3.

¹¹⁹ Voir une nouvelle fois Livre bleu 7.

¹²⁰ Voir une nouvelle fois Livre bleu 7.

¹²¹ Voir Livre bleu 8.

règlements contractuels en vigueur au niveau international plutôt que d'être axées sur une législation étrangère existante favorisée sur une base arbitraire.

L'harmonisation par rapport à la pratique contractuelle internationale peut être réalisée relativement facilement en extrayant les dispositions légales requises des clauses clés des règlements types usuels qui sont de plus en plus reconnus comme une expression de la *lex mercatoria*¹²² ou de la *lex maritima* internationale.

D'importants règlements types à cet effet sont le BARECON 2001 en ce qui concerne l'affrètement coque nue, la GENTIME (version 1999) en ce qui concerne l'affrètement à temps et le GENCON (version 1994) pour ce qui est de l'affrètement au voyage¹²³. Ces trois règlements contractuels ont été publiés par l'organisation maritime faisant autorité, le BIMCO¹²⁴, lequel actualise les clauses avec un grand savoir-faire et de manière très minutieuse. À cet effet, un « Documentary Committee » a été mis sur pied au sein du BIMCO. Il peut se targuer d'une longue tradition.¹²⁵ Différents intérêts commerciaux y sont représentés et s'y concertent. Par ailleurs, des juristes belges y contribuent activement. La concertation approfondie concernant les chartes types entre les secteurs concernés est en contraste flagrant avec l'ancienne pratique des armateurs qui établissaient unilatéralement les conditions de connaissance¹²⁶, en fonction de leurs desiderata, ce qui a débouché sur une normalisation internationale impérative. Dans sa récente thèse concernant la *lex maritima*, le chercheur allemand Maurer souligne à raison que la concertation approfondie entre les diverses parties intéressées concernant les chartes-parties types au sein du BIMCO élève ces textes au-dessus du niveau de conditions contractuelles générales¹²⁷. Le même auteur plaide pour que de telles formes d'autorégulation reposant sur une large concertation et acceptation soient légalement reconnues comme source de droit et pour qu'elles soient soustraites à un contrôle du point de vue du contenu¹²⁸. Comme commenté ailleurs, l'Ébauche de Code belge de la Navigation reconnaît également la validité, entre autres, de principes et d'usages généraux en matière de droit maritime (art. 2.4 et 2.9). Ce qui est visé ici va cependant moins loin : l'essence des règlements types largement acceptés sert d'inspiration à la rédaction d'un cadre légal supplétif pour les types de contrats visés.

Même si les trois contrats types mentionnés ne sont pas les seuls disponibles et s'il existe en outre des textes spéciaux, divergents et parfois hybrides, pour certaines formes de transport spécifiques¹²⁹, ils sont connus dans le monde entier et sont très largement utilisés. Il s'avère que le contrat BARECON 2001 est aujourd'hui la charte-partie la plus utilisée au monde pour l'affrètement coque nue¹³⁰. D'autres versions du BARECON datent de 1974 et de 1989. Apparemment, l'interprétation du contrat donne peu lieu à des litiges de sorte que l'on peut en conclure que le texte fonctionne convenablement et que la rédaction est au point. La 'General Time Charter Party' - GENTIME – repose également sur une longue histoire préliminaire et sur

¹²² Voir par exemple Athanassopoulou, 155.

¹²³ L'utilisation typique des acronymes ou noms de code mentionnés trouve son origine dans les négociations par télégraphe : Voir Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 15.

¹²⁴ www.bimco.org. BIMCO est l'acronyme de 'Baltic and International Maritime Council'. L'organisation est, selon ses propres dires, la plus grande association d'armateurs au monde. Elle représente environ 65 pour cent du tonnage mondial et compte des membres dans plus de 120 pays. Le BIMCO jouit d'un statut consultatif auprès d'institutions liées à l'ONU.

¹²⁵ Voir Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 50 e.s. pour plus de détails.

¹²⁶ Comparer déjà avec Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 19-21.

¹²⁷ Voir plus particulièrement Maurer, 70 e.s.

¹²⁸ Voir plus particulièrement Maurer, 99-101 e.s.

¹²⁹ Voir entre autres Rabe, 402-403, n° 4; comparer également avec Athanassopoulou, 119 et 153-155; Hare, 595; Maurer, 50.

¹³⁰ Via le BIMCO online editor, 2.621 contrats BARECON 2001 ont été conclus entre mai 2012 et mai 2013.

une préparation approfondie. D'importants prédécesseurs sont la BALTIME 1939 Uniform Time Charter, la LINERTIME Deep Sea Time Charter et les contrats modèles du New York Produce Exchange (NYPE). La GENTIME est adaptée au transport à la fois de chargements secs conventionnels et de conteneurs. Toutefois, des chiffres du BIMCO et de la doctrine anglaise dominante indiquent que le NYPE est de loin le contrat d'affrètement à temps le plus utilisé¹³¹. Il paraît que le NYPE 1993 est utilisé pour l'affrètement de fret en vrac sec, de conteneurs et d'autres navires de ligne. L'Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc. voyage en collaboration avec le BIMCO L'ASBA prépare néanmoins une révision approfondie du NYPE 1993, mais elle devra sans doute renoncer à lancer la nouvelle version en 2013. La Uniform General Charter – GENCON – est le contrat d'affrètement au voyage le plus utilisé et s'applique dans tous les secteurs du commerce¹³². Sa première version date de 1915 ; depuis, elle n'a pas été substantiellement modifiée¹³³. En Allemagne, différents auteurs ont plaidé pour que des textes tels que le GENCON soient en effet élevés au-dessus d'un contrôle de droit national des conditions contractuelles générales¹³⁴. Cela ne fait que souligner l'autorité qui est attribuée au niveau international à ces règlements types. Les dispositions proposées ci-dessous sont axées sur les trois contrats de base mentionnés du BIMCO : BARECON 2001, GENTIME 1999 et GENCON 1994. En ce qui concerne l'affrètement à temps, la Commission de droit maritime suivra les développements relatifs à la révision du NYPE 1993 et, éventuellement, axera encore les textes sur les dispositions américaines (qui, il est vrai, ne sont pas fondamentalement différentes). Quoi qu'il en soit, en vue de l'interprétation des nouvelles dispositions légales belges, il pourra être fait référence à une jurisprudence et à une doctrine bien développées et à orientation internationale, et également aux *Explanatory Notes* publiée par le BIMCO lui-même. Par conséquent, l'objectif qui consiste à ce que le code se rapproche le plus possible de la pratique internationale sera d'emblée atteint.

D'autre part, il faut éviter que de trop nombreuses clauses contractuelles détaillées ne soient ancrées dans le code car, en cas de modification des pratiques contractuelles, celui-ci se figerait et serait immédiatement obsolète. De ce point de vue, il est également préférable d'opter pour un règlement plutôt sommaire. D'autre part, le risque que le code ne se fige ne peut pas être surestimé étant donné que, à l'avenir, on vise à son actualisation permanente¹³⁵. Enfin, il faut également quelque peu diversifier : il est souhaitable, dans le texte de loi, de suivre de plus près le texte plus succinct du GENCON, plus important pour les parties lorsque pris dans son intégralité, que les dispositions plus élaborées du BARECON 2001 et de la GENTIME, dont quelques détails pourront être laissés de côté dans le régime légal supplétif.

¹³¹ Des données obtenues du BIMCO en mai 2013 indiquent que, au cours des 12 mois écoulés, les nombres suivants de contrats ont été conclus par le biais de BIMCO idea (un éditeur en ligne de chartes-parties ; les contrats établis sur papier ou par le biais d'un autre éditeur en ligne ne sont pas repris) :

Supplytime 2005 (essentiellement utilisé pour des navires dans l'industrie offshore) :	4.936
NYPE 1993 (New York Produce Exchange):	1.535
Balttime (surtout des porte-conteneurs et d'autres navires de ligne) :	475
Boxtime et Boxtime 2004 (porte-conteneurs) :	293
Shelltime 4 (tankers) :	338
Gentime:	137.

¹³² BIMCO a noté, entre mai 2012 et mai 2013, la vente en ligne de 1 994 exemplaires numériques de GENCON 1994. D'autres contrats fréquemment utilisés sont GENCON 1976 et, pour les tankers, ASBATANKVOY. La doctrine anglaise datant de 2007 a suggéré que GENCON 1976 restait, à l'époque, le contrat le plus utilisé (Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londres, Informa, 2007, v).

¹³³ Voir également Rabe, 384, n° 8 et 387, n° 1.

¹³⁴ Voir Maurer, 56-58 et 167-168 et les références qui y sont faites pour plus de détails.

¹³⁵ Voir Livre bleu 1, 132-133, numéros 1.142-1.144.

Enfin, lors de la rédaction des nouveaux articles de loi, il faudra veiller à ce que certains règlements considérés comme essentiels dans le droit belge en vigueur ne soient pas laissés de côté sans motif. Durant la première consultation publique, on a insisté de diverses parts sur le maintien de règles de ce type. Si l'on y regarde de plus près, on peut cependant répondre en grande partie à cette préoccupation – qui en soi est justifiée – sans transférer certaines dispositions légales existantes concernant le contrat d'affrètement vers la partie correspondante de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. En effet, certaines dispositions réputées importantes de la Loi maritime apparaissent dans l'Ébauche par le biais d'un autre canal. L'article 112 de la Loi maritime sur l'usage local a été élaboré de manière nettement plus approfondie et générale dans la partie de l'Ébauche concernant les sources du droit de la navigation ¹³⁶, de sorte qu'il est superflu de le répéter dans la partie traitant du contrat d'affrètement. Les articles 116 et 125 de la Loi maritime relatifs à l'affectation et à la préférence en cas de réclamation sur les marchandises ont des pendants dans les trois chartes types, dont les règlements de base sont intégrés dans l'Ébauche, de sorte que, sur cet aspect, l'adaptation des clauses contractuelles au contexte d'un régime légal peut suffire ; toutefois, pour ce qui est de l'affrètement au voyage, un développement détaillé des compétences de l'affréteur est souhaitable. L'article 120 de la Loi maritime relatif à l'exigibilité du fret dans son intégralité en cas de chargement partiel et à l'exigibilité du demi-fret au cas où l'affrètement est rompu – ce qui est uniquement pertinent en cas d'affrètement au voyage – ne trouve cependant aucun pendant développé dans le GENCON. À première vue, on pourrait penser qu'il y a lieu d'intégrer les principes de l'article 120 de la Loi maritime dans l'Ébauche. En examinant la situation de plus près, il semble cependant qu'il s'agisse là d'un mauvais choix. Premièrement, un ajout de ce type perturberait l'équilibre du règlement GENCON. Qui plus est, le régime visé à l'article 120 de la Loi maritime, plus particulièrement celui concernant le demi-fret, est tout à fait étranger aux conceptions anglaises en termes de droit maritime. Selon le droit maritime anglais, le frèteur a droit à l'indemnisation du dommage réellement subi, qu'il doit prouver, et ce même frèteur est soumis d'autre part à une obligation de limiter le dommage. L'indemnité forfaitaire dont il est question à l'article 120 de la Loi maritime est incompatible avec le droit anglais qui forme le contexte du GENCON. Le GENCON mentionne, en ce qui concerne le faux fret, uniquement que les réquisitions pour « deadfreight » sont privilégiées sur le chargement (art. 8). Le régime belge s'écarte également considérablement d'autres règlements légaux nationaux, par exemple le néerlandais, où il n'est aucunement question d'une indemnité forfaitaire ¹³⁷. Qui plus est, il a également été fortement critiqué dans la doctrine belge comme étant injustifié, inéquitable et, malgré son apparente simplicité, difficilement applicable ¹³⁸. Le fait que l'article 120 de la Loi maritime trouve encore une application dans la jurisprudence n'est, dès lors, certainement pas un argument pour considérer cette disposition comme essentielle et pour la reprendre absolument dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Si le nouveau régime supplétif de l'affrètement au voyage est harmonisé par rapport à la pratique d'affrètement usuelle au niveau international, l'interpolation du *Fremdkörper* de l'ancien article 120, largement critiqué, de la Loi maritime belge, ne pourra raisonnablement pas être défendue. Cette décision concernant le faux fret dans le cadre de l'affrètement au voyage s'applique cependant sans préjudice du régime légal concernant le contrat de transport auquel nous revenons ci-dessous ¹³⁹. Ce qui, en revanche, a tout à fait sa place dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation est un régime explicite concernant le délai de

¹³⁶ Voir Livre bleu 2.

¹³⁷ Voir les données dans Van de Laarschot, M.A., *De verschuldigheid van vracht*, Leiden, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 152-153.

¹³⁸ Voir plus particulièrement Van Doosselaere, J., "Du système légal de sanctions en cas de manquement fautif, partiel ou total, de l'affréteur à son obligation d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé et de ses imperfections", *JPA* 1950, 387-397, plus particulièrement la critique pp. 388-389. Dans le même sens, Roland-Huybrechts TPR 1968, 468, n° 10.

¹³⁹ Voir *infra*, numéro 6.373-374.

prescription. Conformément à l'article 269 de la Loi maritime, toutes les actions dérivant d'une charte-partie sont prescrites après trois ans. Conformément à une option générale à la base de l'Ébauche¹⁴⁰, ce délai doit être ramené à deux ans.

En résumé, on peut donc en conclure que des dispositions reposant sur les règles clés des contrats types usuels au niveau international, plus précisément le BARECON 2001, la GENTIME et le GENCON, peuvent être reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, moyennant l'ajout de quelques règlements législatifs spécifiques.

6.52. Enfin se pose une question importante concernant le rapport entre le nouveau régime légal relatif aux contrats d'affrètement et les nouvelles dispositions concernant le contrat de transport qui, quoi qu'il en soit, doivent également être reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

À cet effet également, un choix axé sur la pratique s'impose.

Le point de départ est que le régime légal concernant les contrats d'affrètement, tout comme, en principe, l'ensemble de l'Ébauche de Code belge de la Navigation¹⁴¹, est de droit supplétif. Comme souligné ci-dessus¹⁴², depuis un bon bout de temps, le contrat de transport est réglé impérativement, en ce qui concerne la Belgique, sur la base des Règles de La Haye et de Visby. Comme motivé en détail ci-dessous, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il a été décidé de continuer à suivre les Règles de La Haye et de Visby, étant entendu que leur champ d'application sera étendu à différentes formes de transport sous des documents de transport actuels. Cette extension du champ d'application est conforme aux Règles plus récentes de Rotterdam¹⁴³. Dans la mesure où le champ d'application du régime impératif, qui s'appuie sur les Règles de La Haye et de Visby, est étendu, le champ d'action du régime supplétif se rétrécit pour autant que les champs d'application respectifs puissent se chevaucher. Ce principe ne répond bien entendu pas encore à la question portant sur le rapport précis entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport. Au vu de l'analyse ci-dessus, il est évident qu'il est possible de répondre à cette question des manières les plus diverses.

Actuellement, une tendance majoritaire en Belgique estime que tout contrat de transport sous connaissance constitue également un contrat partiel d'affrètement. Cette conception peut quelque peu être justifiée sur la base d'une perspective historique, mais semble essentiellement conditionnée par le désir pragmatique de pouvoir appliquer les bien maigres anciennes dispositions de la Loi maritime relatives aux contrats d'affrètement également au transport sous connaissance et à d'autres cas apparentés. D'un point de vue conceptuel, cette idée est cependant contestable¹⁴⁴.

La conception belge, selon laquelle tout transport constitue un affrètement, est loin d'être partagée unanimement au niveau international.

Dans la législation néerlandaise, on raisonne précisément à l'inverse : l'affrètement à temps et au voyage y est vu comme un « species » du « genus » transport¹⁴⁵. Dans le nouveau code maritime

¹⁴⁰ Voir Livre bleu 1, 184-185, numéros 1.222-1.224.

¹⁴¹ Voir Livre bleu 1, 174-175, n° 1.208.

¹⁴² Voir *supra*, n° 6.23.

¹⁴³ Voir *infra*, numéro 6.306.

¹⁴⁴ Voir pour plus de détails, *supra*, n° 6.10 e.s.

¹⁴⁵ Voir *supra*, n° 6.34.

allemand, le contrat de transport et l'affrètement au voyage sont repris dans une seule et même catégorie, tandis que l'affrètement coque nue et à temps figurent dans une autre¹⁴⁶. Dans le code maritime chinois, l'affrètement au voyage est réglé comme une particularité du contrat de transport et non dans le chapitre traitant des chartes-parties¹⁴⁷. En France, l'affrètement et le transport sont distingués l'un de l'autre de manière cartésienne : l'affrètement concerne la mise à disposition du navire, le transport traite du déplacement du chargement¹⁴⁸. Le droit anglais, qui ne connaît aucune législation concernant les chartes-parties, mais qui se rapproche le plus de la pratique contractuelle internationale, n'en est pas moins en prise avec le rapport mutuel entre la charte-partie et le transport¹⁴⁹. De tels débats font également rage en Italie¹⁵⁰. Les conventions internationales en matière de transport n'ont expressément pas été déclarées applicables aux chartes-parties¹⁵¹, mais le transport sous des documents de transport émis sur la base d'une charte-partie conclue précédemment peut néanmoins être régi par ces conventions.

De ces éléments, on peut déduire que, au niveau international, une distinction est établie entre les différentes chartes-parties et le contrat de transport, mais chaque fois d'une autre manière. Le rapport mutuel entre les formes de contrats usuelles est partout décrit d'une autre manière et le système des dispositions légales nationales diffère dès lors très fortement. En outre, les législateurs nationaux expérimentent sans cesse de nouvelles classifications.

Alors que diverses parties intéressées ont, durant la première consultation concernant la présente problématique – à raison d'ailleurs – insisté sur une comparaison internationale, force est actuellement de constater que le droit comparé en ce qui concerne ce point spécifique n'offre aucune solution univoque en termes de technique législative.

Au vu de ce qui précède, il apparaît indiqué de régler le contrat d'affrètement et le contrat de transport séparément. Malgré les similitudes et chevauchements de dispositions contractuelles usuelles et les expériences législatives permanentes d'amalgamation, les chartes-parties et les documents de transport sont des actes tout à fait différents et la sécurité juridique est la mieux servie en attribuant à ces formes de contrats et de documents distincts dans la pratique contractuelle internationale un statut légal qui leur est propre. Bien entendu, il n'empêche que, par exemple, les régimes relatifs à l'affrètement au voyage et ceux portant sur le contrat de transport présenteront ça et là des convergences sur le plan du contenu.

Il va de soi que le choix de régimes légaux distincts implique que les notions de base soient clairement définies.

E) CONCLUSION

6.53. Les dispositions de la Loi maritime concernant le contrat d'affrètement sont totalement obsolètes. Fondamentalement, elles remontent à l'époque de la navigation à voile du dix-septième siècle. Le régime légal ne contient aucune définition de la notion de contrat d'affrètement. La jurisprudence belge a tendance à appliquer les dispositions relatives au contrat d'affrètement également au contrat de transport. La Loi maritime en soi n'est pas très claire à ce propos et n'établit par ailleurs aucune distinction entre les différents types de contrats d'affrètement.

¹⁴⁶ Voir *supra*, n° 6.28.

¹⁴⁷ Voir *supra*, n° 6.40.

¹⁴⁸ Voir *supra*, n° 6.30.

¹⁴⁹ Voir *supra*, n° 6.29.

¹⁵⁰ Voir *supra*, n° 6.36.

¹⁵¹ Voir *supra*, n° 6.23.

D'autre part, les dispositions sont extrêmement casuistiques, mal structurées et pour le moins dépassées par des contrats types d'application au niveau international.

Il n'existe aucun régime international basé sur une convention et pas davantage de législation européenne concernant les contrats d'affrètement. L'Angleterre, qui donne le ton en termes de pratique d'affrètement, ne possède aucune législation nationale concernant les chartes-parties. De nombreux autres pays disposent bel et bien d'un cadre légal, mais le contenu, le degré de détail et la répartition ne présentent pas la moindre uniformité. Les législateurs nationaux expérimentent constamment concernant la classification des divers contrats d'affrètement et contrats de transport et le rapport mutuel entre les différents régimes concernés. Par conséquent, le droit comparé ne fournit aucune source d'inspiration univoque. Néanmoins, le régime relatif aux contrats d'affrètement semble être de droit supplétif dans le monde entier.

Notamment à la lumière des résultats de la première consultation et de recommandations internationales, nous avons décidé, dans l'Ébauche de Code maritime belge, en ce qui concerne les contrats d'affrètement, de reprendre un régime restreint et supplétif qui pourra être particulièrement utile dans des cas où les parties n'ont pas fait usage des contrats types usuels. Le nouveau régime doit reposer sur les règles de base des contrats types usuels au niveau international, plus précisément sur le BARECON 2001, la GENTIME et le GENCON, avec ajout de quelques règles législatives spécifiques. Le nouveau régime légal est indépendant du régime d'application au contrat de transport.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. SOUS-SECTION 1. DISPOSITION GÉNÉRALE

B.1.1. ARTICLE 6.1.DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.54.

CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Chapitre 1 – Navigation maritime

Section 1 – Affrètement

Sous-section 1. Disposition générale

Article 6.1. Définitions

Dans la présente Section, il y a lieu d'entendre par :

1° « contrat d'affrètement » : le contrat en vertu duquel une partie, dénommée le frèteur, met un navire ou une partie d'un navire à la disposition d'un affréteur, contre indemnité ;

2° « contrat d'affrètement coque nue » : le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur tout le navire, sans équipage, et lui en cède la gestion nautique ;
3° « contrat d'affrètement à temps » : le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur tout le navire, avec équipage, pendant une durée déterminée ;
4° « contrat d'affrètement au voyage » : le contrat d'affrètement en vertu duquel l'affrèteur s'engage à exécuter un voyage déterminé avec le navire.

B) COMMENTAIRE

6.55. La disposition proposée contient quelques définitions importantes.

La reprise de ces définitions s'inscrit dans l'option générale qui consiste à reprendre dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation une description de notions clés qui se rapproche d'une tendance actuelle en matière de technique législative¹⁵². Plus particulièrement, la reprise de définitions relatives à l'affrètement est nécessaire étant donné que l'absence de définitions dans la Loi maritime a entraîné des problèmes de délimitation et que le champ d'application des nouvelles dispositions relatives à l'affrètement doit être délimité par rapport à celui du régime traitant du contrat de transport. La nécessité de la reprise de définitions a été confirmée durant la première consultation publique et ressort également d'autres législations nationales.

Lors de la rédaction finale du code, il faudra vérifier si les définitions proposées peuvent ou doivent être transférées vers la partie reprenant les définitions qui sont communes au code dans son intégralité ou au troisième Livre.

6.56. Le point 1° fournit une définition de la notion de contrat d'affrètement.

Cette description de notion a été délibérément simplifiée et met plus particulièrement l'accent sur l'élément mise à disposition. Cet élément est utilisé comme point de reconnaissance dans le droit belge en vigueur et reste central dans les définitions étrangères.

La mise à disposition visée doit être vue au sens large du terme. Elle peut poursuivre différents objectifs : le transport de marchandises, l'entreposage (affrètement pour séjourner), l'habitation (location d'un bateau-logement), la navigation de plaisance, la recherche scientifique, des tâches publiques, etc. Le régime proposé ici concernant le contrat d'affrètement est axé sur l'hypothèse d'un transport de marchandises. Le cas échéant, le juge devra appliquer par analogie les dispositions à d'autres formes d'utilisation.

Dans la plupart des cas, lorsque les parties utilisent une charte-partie standardisée, il n'y aura que peu de discussions concernant la qualification du contrat en tant que contrat d'affrètement.

Par analogie à, entre autres, la jurisprudence européenne, on peut admettre qu'il se peut que les obligations du fréteur n'aient pas uniquement trait à la mise à disposition du moyen de transport, mais également au transport proprement dit, plus particulièrement de marchandises¹⁵³. Cela peut surtout se produire dans le cas d'un affrètement au voyage. Comme le champ d'application des nouvelles dispositions légales impératives concernant le contrat de transport dans la partie concernée de l'Ébauche de Code belge de la Navigation est délimité de manière plus précise, on peut s'attendre à ce que des cas limites se présentent moins souvent. Les contrats qui relèvent du

¹⁵² Voir Livre bleu 1, 178-179, numéros 1.211-1.216.

¹⁵³ Voir *supra*, n° 6.24.

régime impératif du contrat de transport, mais qui pourraient éventuellement également être considérés comme une forme de contrat d'affrètement, relèvent bien entendu du régime impératif, étant entendu que l'exclusion traditionnelle et toujours habituelle au niveau international de chartes-parties du champ d'application du régime relatif au contrat de transport continue à s'appliquer.

Après mûre réflexion, nous avons renoncé à ajouter à la définition du contrat d'affrètement l'exigence selon laquelle il doit s'agir d'un contrat « négocié individuellement ». À première vue, cela semble un critère pertinent étant donné que, souvent, les parties à un contrat d'affrètement négocient effectivement et adaptent des contrats types sur mesure par le biais de *rider clauses*, alors que, dans le cas de contrats de transport, il est généralement question de contrats d'adhésion sans possibilité de modification. En examinant la situation de plus près, le critère concerné ne ferait que semer la confusion. Premièrement, on peut également imaginer que les deux parties à un contrat d'affrètement adoptent les clauses types utilisées *sans* autre négociation ou modification. De ce fait, il va de soi que le contrat ne perd bien entendu pas son caractère de contrat d'affrètement ; dans le cas contraire, de tels contrats se retrouveraient par ailleurs dans un vide juridique. Inversement, également lors de l'établissement de contrats de transport, une certaine forme de discussion ou de négociation aura souvent lieu, plus particulièrement des suites de réservations et de la correspondance e-mail en la matière ; la limite entre une négociation individuelle intensive 'suffisante' et 'insuffisante' ne peut pas être établie avec certitude et il est tout aussi difficile de répondre à la question concernant les clauses ou accords qui doivent précisément être négociés. À cela s'ajoute que la possibilité de libre négociation doit en premier lieu être une *conséquence juridique* – et non un critère déterminant – de la qualification et de l'applicabilité qui en résulte d'une législation impérative ou non. En ce qui concerne ce dernier point, force est de constater, troisièmement, que le critère de la négociation individuelle a bel et bien été utilisé dans certains règlements, mais, dans chaque cas, pour déterminer le champ d'action d'exceptions à un régime impératif¹⁵⁴, et non pour définir des types de contrats en tant que tels ou le champ d'application des règlements de base concernés. Par conséquent, du point de vue de la technique législative également, l'ajout du critère serait discutable. Bien évidemment, tout cela n'empêche que, lors de l'établissement de contrats d'affrètement dans la pratique, une certaine forme de négociation aura souvent lieu.

Tout comme en France, on peut admettre que la qualification du rapport juridique comme un contrat d'affrètement dans des cas douteux peut résulter de l'utilisation de clauses typiques pour les affrètements, par exemple celles relatives aux taux des surestaries¹⁵⁵.

Une autre indication pertinente est qu'il s'agit du transport d'un petit chargement à bord du navire de mer ; en règle générale, il s'agit dès lors d'un transport et non d'un affrètement (au voyage). Un affrètement de slots ou *slot charter* peut avoir trait à un espace de chargement limité, mais ne vise aucune cargaison identifiée avec précision¹⁵⁶.

¹⁵⁴ Pour des exemples, voir art. 3 de la directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs (*Ph. L. 95*, 21 avril 1993, 29); art. 32, 22 Loi sur les pratiques de commerce et sur l'information et la protection du consommateur (ancienne) ; art. 80.2 des Règles de Rotterdam ; § 512 du projet de Code maritime allemand (*Referentenentwurf*).

¹⁵⁵ Voir Bonassies-Scapel, 505, n° 746 et les références qui s'y trouvent

¹⁵⁶ Comparer à ce propos avec Bonassies-Scapel, 503-504, n° 745.

Le fait que le contrat soit conclu avec un but lucratif ou non n'a aucune importance¹⁵⁷. Il n'est pas davantage requis que le frèteur ou l'affrèteur agisse dans l'exercice de son entreprise ou de sa profession. La mise à disposition doit cependant toujours avoir lieu à titre onéreux.

6.57. En outre, la disposition proposée inclut des définitions de l'affrètement coque nue, de l'affrètement à temps et de l'affrètement au voyage.

Ces définitions s'inspirent de la pratique commerciale usuelle et de la législation étrangère et ne nécessitent aucun autre commentaire.

Le terme de gestion nautique utilisé sous le point 2 est défini ailleurs dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation¹⁵⁸. Dans le cas d'un affrètement coque nue, il doit toujours s'agir du navire entier.

L'énumération dans la disposition proposée des trois types les plus fréquents de contrats d'affrètement, à propos desquels un régime supplétif élémentaire a été repris dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, n'empêche bien entendu pas que la pratique applique d'autres types ou en développe de nouveaux. Pour des cas de ce type, un filet de sécurité général a été intégré dans le texte (voir ci-dessous l'article 6.83 commenté).

6.58. Le « frèteur » au sens de la disposition proposée peut à la fois être le propriétaire du navire ou un affrèteur en vertu d'un contrat d'affrètement précédent. Dans la pratique, il arrive souvent qu'une série de contrats d'affrètement soient établis concernant un seul et même navire, en vertu desquels, par exemple, le propriétaire enregistré A donne le navire en affrètement coque nue à l'affrèteur coque nue B qui, à son tour, le met à la disposition en affrètement à temps à l'affrèteur à temps C qui, ensuite, conclut un contrat d'affrètement au voyage avec l'affrèteur au voyage D. Dans cette hypothèse, C est affrèteur conformément au contrat d'affrètement à temps conclu avec B et frèteur en vertu du contrat d'affrètement au voyage conclu avec D.

B.2. SOUS-SECTION 2. AFFRÈTEMENT COQUE NUE

B.2.1. ARTICLE 6.2. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.59.

Sous-section 2 – Affrètement coque nue

Article 6.2. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement coque nue.

B) COMMENTAIRE

6.60. Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

¹⁵⁷ Voir en règle générale le Livre bleu 1, 180, n° 1.217.

¹⁵⁸ Voir Livre bleu 4.

B.2.2. ARTICLE 6.3. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.61.

Article 6.3. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives au contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

B) COMMENTAIRE

6.62. La disposition proposée dispose clairement que l'affrètement coque nue est une forme de contrat propre au droit maritime. À cet effet également, les sources propres du droit maritime devant être conçu comme étant autonome sont plus importantes que les règles du droit civil¹⁵⁹.

B.2.3. ARTICLE 6.4. MENTIONS

A) TEXTE DE LOI

6.63.

Article 6.4. Mentions

Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du frèteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;**
- 2° les informations suivantes concernant le navire : nom, indicatif d'appel, pavillon, type, tonnage, tirant d'eau, lieu de construction, année de construction, compagnie de classification, classe, date de la dernière inspection par la compagnie de classification, les hypothèques maritimes fixées et d'autres particularités ;**
- 3° le port ou le lieu et le moment le plus éloigné dans le temps et le plus récent pour livraison et restitution ;**
- 4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;**
- 5° la durée de l'affrètement ;**
- 6° le prix du loyer ;**
- 7° le courtage ;**
- 8° le lieu et la date de signature.**

B) COMMENTAIRE

6.64. La disposition proposée est basée sur la Partie I du BARECON 2001, étant entendu qu'elle indique uniquement les mentions essentielles. La stipulation n'a pas été sanctionnée de manière particulière.

¹⁵⁹ Voir Livre bleu 2 pour plus de détails.

B.2.4. ARTICLE 6.5. LIVRAISON

A) TEXTE DE LOI

6.65.

Article 6.5. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le navire soit en parfait état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du navire prêts pour le service.

Le fréteur doit remettre le navire et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste à quai sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le navire dispose de tous les documents qui sont exigés par l'état du pavillon et la compagnie de classification.

B) COMMENTAIRE

6.66. La disposition proposée est une rédaction condensée de l'article 3 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.5. ARTICLE 6.6. MOMENT DE LIVRAISON

A) TEXTE DE LOI

6.67.

Article 6.6. Moment de livraison

Sans autorisation de l'affréteur, le navire ne peut pas être livré avant le premier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur mettra tout en œuvre pour ne pas livrer le navire après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit informer l'affréteur du moment prévu pour la livraison.

B) COMMENTAIRE

6.68. La disposition proposée repose sur l'article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.6. ARTICLE 6.7. RÉSILIATION

A) TEXTE DE LOI

6.69.

Article 6.7. Résiliation

§ 1. Si le navire n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat dans les trente-six heures suivant l'expiration de ce moment-là.

§ 2. Au cas où le frèteur prévoit que le navire ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où le navire est censé être prêt et proposer à l'affréteur de résilier le contrat ou d'accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les cent soixante-huit heures suivant la réception du message du frèteur ou dans les trente-six heures suivant la date de résiliation, en fonction du moment qui tombe le plus tôt. Au cas où l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt.

B) COMMENTAIRE

6.70. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 5 de la Partie II du BARECON 2001. L'utilisation du terme de résiliation n'implique pas qu'un délai de préavis doive être respecté ou qu'une indemnité de préavis serait due. On entend par-là une annulation immédiate de la commande.

B.2.7. ARTICLE 6.8. RESTRICTIONS D'UTILISATION

A) TEXTE DE LOI

6.71.

Article 6.8 Restrictions d'utilisation

Le navire doit être utilisé dans le cadre d'une entreprise légitime et pour le transport d'un chargement approprié et légitime, dans la zone de navigation autorisée.

Sans autorisation du frèteur, l'affréteur ne peut pas utiliser le navire d'une manière qui ne correspond pas à la police d'assurance.

Le navire ne peut pas être utilisé pour le transport de combustibles nucléaires ou de produits ou déchets radioactifs.

B) COMMENTAIRE

6.72. La disposition proposée est basée sur l'article 6 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.8. ARTICLE 6.9. EXAMEN LORS DE LA LIVRAISON ET DE LA RESTITUTION

A) TEXTE DE LOI

6.73.

Article 6.9. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du navire lors de la livraison et de la restitution est constaté par deux experts, le frèteur et l'affréteur en désignant chacun un.

Les coûts de l'examen lors de la livraison sont supportés par le frèteur et ceux lors de la restitution le sont par l'affréteur.

B) COMMENTAIRE

6.74. La disposition proposée s'appuie sur l'article 7 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.9. ARTICLE 6.10. EXAMEN DURANT L'AFFRÈTEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.75.

Article 6.10. Examen durant l'affrètement

À condition qu'il avertisse l'affrèteur au préalable, le frèteur peut examiner ou faire examiner le navire à tout moment afin de vérifier l'état d'entretien et de réparation ou pour un autre motif, pour autant toutefois que l'utilisation normale n'en soit pas inutilement entravée.

Hormis si des réparations ou un entretien s'avèrent nécessaires, les coûts de l'examen sont supportés par le frèteur.

La durée de l'examen fait partie de la durée en cours du contrat.

Le frèteur peut examiner les journaux de bord du navire et demander des informations complètes concernant des accidents et dommages.

B) COMMENTAIRE

6.76. La disposition proposée repose sur l'article 8 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.10. ARTICLE 6.11. ACCESSOIRES DU NAVIRE ET BIENS DE CONSOMMATION NON DURABLES

A) TEXTE DE LOI

6.77.

Article 6.11. Accessoires du navire

Conjointement avec le frèteur, l'affrèteur dresse un inventaire des accessoires du navire lors de la livraison et de la restitution.

L'affrèteur et le frèteur se paient mutuellement la valeur de marché des biens de consommation non durables qui se trouvent à bord lors de la livraison et de la restitution.

L'affrèteur doit veiller à ce que toutes les pièces de rechange présentes lors de la livraison et qui ont été utilisées aient été remplacées lors de la restitution.

B) COMMENTAIRE

6.78. La disposition proposée repose sur l'article 9 de la Partie II du BARECON 2001. La notion d'accessoires du navire a été définie à l'article 3.1, 12° de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

A) TEXTE DE LOI

6.79.

Article 6.12. Entretien et exploitation

§ 1. Pendant la durée du contrat, le navire se trouve en pleine possession de l'affrèteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affrèteur doit entretenir le navire et les accessoires du navire dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du navire et veiller à ce que tous les certificats restent valables.

L'affrèteur doit veiller à ce que les garanties financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient présentes.

§ 2. L'affrèteur doit armer l'équipage du bateau à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le commander, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affrèteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du navire, notamment les indemnités à l'état du pavillon et les taxes étrangères.

Le commandant et les gens de l'équipage sont, à toutes fins, des employés de l'affrèteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le frèteur.

L'affrèteur doit respecter la réglementation relative aux gens de l'équipage en vigueur dans l'État du pavillon ou conformément à quelque autre droit applicable que ce soit.

§ 3. L'affrèteur informera raisonnablement le frèteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 4. L'affrèteur peut, à ses frais, peindre le navire dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas apporter des modifications structurelles au niveau du navire et des accessoires du navire. Le frèteur peut exiger que ces modifications aient été réparées lors de la restitution.

§ 6. L'affrèteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affrèteur doit conserver la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le navire en cale sèche.

B) COMMENTAIRE

6.80. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 10 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.12. ARTICLE 6.13. PRIX DU LOYER

A) TEXTE DE LOI

6.81.

Article 6.13. Prix du loyer

L'affrèteur doit payer le prix du loyer en temps utile au frèteur.

Le prix du loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le prix du loyer n'est pas dû au cas où le navire est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

B) COMMENTAIRE

6.82. La disposition proposée repose sur l'article 11 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.13. ARTICLE 6.14. HYPOTHÈQUE MARITIME

A) TEXTE DE LOI

6.83.

Article 6.14. Hypothèque maritime

Sans autorisation de l'affrèteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le frèteur ne peut fixer aucune hypothèque maritime sur le navire.

B) COMMENTAIRE

6.84. La disposition proposée s'inspire de l'article 12 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.14. ARTICLE 6.15. ASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

6.85.

Article 6.15. Assurance

L'affrèteur doit veiller à ce que le navire reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, une guerre, des responsabilités relatives à l'équipage, à la cargaison, à une pollution et à des dommages à des tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affrèteur et au frèteur.

B) COMMENTAIRE

6.86. La disposition proposée s’inspire de l’article 13 de la Partie II du BARECON 2001. Ce dernier article a été privilégié par rapport au régime alternatif de l’article 14. La description des « responsabilités relatives à l’équipage, à la cargaison, à une pollution et à des dommages à des tiers » vise à la ‘ Protection and Indemnity’.

B.2.15. ARTICLE 6.16. RESTITUTION

A) TEXTE DE LOI

6.87.

Article 6.16. Restitution

L’affrèteur doit restituer le navire dans le port ou à l’endroit convenu, sur un poste à quai sûr indiqué le cas échéant par le frèteur.

L’affrèteur doit informer le frèteur du moment prévu pour la restitution.

B) COMMENTAIRE

6.88. La disposition proposée est basée sur l’article 15 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.16. ARTICLE 6.17. GARANTIES

A) TEXTE DE LOI

6.89.

Article 6.17. Garanties

L’affrèteur doit veiller à ce que les droits et le titre du frèteur sur le navire ne soient pas grevés par des garanties d’un rang supérieur.

L’affrèteur doit appliquer sur le navire une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du frèteur.

B) COMMENTAIRE

6.90. La disposition proposée repose sur l’article 16 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.17. ARTICLE 6.18. GARANTIE ET SAISIE

A) TEXTE DE LOI

6.91.

Article 6.18. Garantie et saisie

§ 1. L’affrèteur doit indemniser le frèteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l’exploitation du navire et doit le préserver des conséquences de toute

garantie qui pourrait grever le navire des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire, l'affrèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une garantie financière à cet effet.

L'affrèteur préservera le frèteur de toutes les conséquences et responsabilités qui apparaissent des suites de la signature de connaissements ou d'autres documents par le commandant, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire du chef de recours à l'encontre du frèteur, le frèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une garantie financière à cet effet. Dans ce cas, le frèteur doit indemniser l'affrèteur pour toute perte, tout dommage et tous frais qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du navire.

B) COMMENTAIRE

6.92. La disposition proposée est basée sur l'article 17 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.18. ARTICLE 6.19. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.93.

Article 6.19. Privilège grevant la cargaison

Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison qui appartient à l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.94. La disposition proposée s'appuie sur l'article 18 de la Partie II du BARECON 2001, mais le privilège a cependant été réduit à un privilège grevant la cargaison appartenant à l'affrèteur. Un « lien » sur « sub-hires » et « sub-freights » n'a pas été prévu¹⁶⁰. Ici, on ne peut pas davantage parler d'un privilège maritime en faveur de l'affrèteur. Il est fait référence en la matière à un nouveau régime commenté ailleurs concernant les garanties maritimes¹⁶¹. Un droit de rétention sur la cargaison n'est pas non plus à l'ordre du jour étant donné que, par définition, l'affrèteur coque nue n'a pas la cargaison sous son contrôle.

¹⁶⁰ Pour la signification de telles clauses de « lien » dans les chartes-parties, voir Logmans, H., *Zekerheid op lading*, Rotterdam, Erasmus Universiteit, 2011, 120-121.

¹⁶¹ Voir Livre bleu 3.

B.2.19. ARTICLE 6.20. RENFLOUEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.95.

Article 6.20. Renflouement

Les frais de renflouement et de remorquage incombent à l'affréteur.

L'affréteur assume le dommage provoqué des suites du renflouement ou du remorquage.

B) COMMENTAIRE

6.96. La disposition proposée repose sur l'article 19 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.20. ARTICLE 6.21. ENLÈVEMENT DES ÉPAVES

A) TEXTE DE LOI

6.97.

Article 6.21. Enlèvement des épaves

L'affréteur indemnise et préserve le fréteur de tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

B) COMMENTAIRE

6.98. La disposition proposée repose sur l'article 20 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.21 ARTICLE 6.22. AVARIE COMMUNE

A) TEXTE DE LOI

6.99.

Article 6.22. Avarie commune

Le fréteur ne contribue pas à une avarie commune.

B) COMMENTAIRE

6.100. La disposition proposée reprend l'article 21 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.22. ARTICLE 6.23. TRANSFERT, SOUS-AFFRÈTEMENT ET VENTE

A) TEXTE DE LOI

6.101.

Article 6.23. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1. Sans autorisation du frèteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le frèteur ne peut pas vendre le navire.

B) COMMENTAIRE

6.102. La disposition proposée repose sur l'article 22 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.23. ARTICLE 6.24. CONTRAT DE TRANSPORT

A) TEXTE DE LOI

6.103.

Article 6.24. Contrat de transport

L'affréteur doit veiller à ce que, dans tous les documents de transport et billets de passage, il soit convenu que, selon le cas, soit les Règles de La Haye et de Visby, soit la Sous-Section 1 de la Section 2, soit la Convention passagers, soit la Sous-Section 1 de la Section 3, soit un régime légal équivalent s'appliquent.

B) COMMENTAIRE

6.104. La disposition proposée s'inspire de l'article 23 de la Partie II du BARECON 2001 et concerne la Clause Paramount usuelle.

B.2.24. ARTICLE 6.25. GARANTIE BANCAIRE

A) TEXTE DE LOI

6.105.

Article 6.25. Garantie bancaire

L'affréteur doit fournir une garantie bancaire au frèteur pour le respect de ses engagements.

B) COMMENTAIRE

6.106. La disposition proposée repose sur l'article 24 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.25. ARTICLE 6.26. RÉQUISITION ET EXPROPRIATION

A) TEXTE DE LOI

6.107.

Article 6.26. Réquisition et expropriation

§ 1. En cas de réquisition, le contrat reste en vigueur, mais l'indemnité payée le cas échéant par l'autorité requérante revient à l'affréteur.

§ 2. En cas d'expropriation, le contrat est résilié de plein droit, mais le prix du loyer dû reste acquis.

B) COMMENTAIRE

6.108. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 25 de la Partie II du BARECON 2001.

Ici, la notion d'expropriation doit être prise au sens large du terme et non basée sur la signification étroite qui lui est donnée en droit public belge.

B.2.26. ARTICLE 6.27. GUERRE

A) TEXTE DE LOI

6.109.

Article 6.27. Guerre

§ 1. Sans autorisation du frèteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le navire dans des zones où le navire, la cargaison, les gens de l'équipage ou les passagers sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Le navire ne peut pas transporter de marchandises de contrebande, rompre un blocus ou naviguer où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. L'affréteur peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'organismes supranationaux ou internationaux compétents.

§ 4. Si une guerre éclate entre deux ou plusieurs membres du Conseil de Sécurité des Nations Unies, chacune des parties peut résilier le contrat.

B) COMMENTAIRE

6.110. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 26 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.27. ARTICLE 6.28. COURTAGE

A) TEXTE DE LOI

6.111.

Article 6.28. Courtage

Le frèteur doit indemniser le courtier pour ses frais et lui payer des honoraires raisonnables.

B) COMMENTAIRE

6.112. La disposition proposée s'inspire de l'article 27 de la Partie II du BARECON 2001.

B.2.28. ARTICLE 6.29. RÉSILIATION

A) TEXTE DE LOI

6.113.

Article 6.29. Résiliation

§ 1. Le frèteur peut résilier le contrat lorsque l'affrèteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le prix du loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le navire et les accessoires du navire.

§ 2. L'affrèteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du frèteur et malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le navire pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le navire a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. Chacune des parties peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation ou de faillite de l'autre partie ou d'ouverture d'une autre procédure d'insolvabilité concernant cette dernière.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du navire dans le port actuel ou le premier port suivant. L'affréteur assure le traitement des salaires, le débarquement et le rapatriement des gens de l'équipage.

§ 6. La résiliation du contrat n'entrave en rien les droits acquis par les parties et les créances qui se sont déjà créées.

B) COMMENTAIRE

6.114. La disposition proposée est une rédaction simplifiée des articles 28 et 29 de la Partie II du BARECON 2001. Le critère de raison mentionné au § 1^{er} doit être interprété dans l'esprit de l'article 28 du BARECON 2001.

B.2.29. ARTICLE 6.30. NOUVEAU BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

6.115.

Article 6.30. Nouveau bâtiment

Si le navire est un nouveau bâtiment, il sera construit conformément au contrat de construction, aux normes, aux spécifications et aux plans convenus entre le fréteur et le chantier naval.

Les normes, spécifications et plans ne peuvent pas être modifiés sans l'autorisation de l'affréteur.

Le navire sera livré à l'affréteur au moment où il est livré par le chantier naval.

B) COMMENTAIRE

6.116. La disposition proposée est un règlement élémentaire, qui s'inspire quelque peu de la Partie III, considérablement plus détaillée, du BARECON 2001. Elle se rapproche des dispositions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation concernant le contrat de construction navale¹⁶².

B.2.30. ARTICLE 6.31. LOCATION-ACHAT

A) TEXTE DE LOI

6.117.

Article 6.31. Location-achat

S'il a été convenu que, à l'issue du contrat, l'affréteur rachète le navire, celui-ci sera livré à l'acheteur au moment où le contrat d'affrètement prend fin, à condition que l'affréteur ait respecté toutes ses obligations.

¹⁶² Voir Livre bleu 3.

Le vendeur garantit que le navire est libre de toutes garanties maritimes et autres charges.
Le risque de propriété passe à l'acheteur au moment de la livraison.

B) COMMENTAIRE

6.118. La disposition proposée est une version paraphrasée considérablement simplifiée de la Partie IV du BARECON 2001.

B.2.31. ARTICLE 6.32. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.119.

Article 6.32. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

6.120. Le nouveau régime de prescription a déjà été généralement commenté ci-dessus¹⁶³.

B.3. SOUS-SECTION 3. AFFRÈTEMENT À TEMPS

B.3.1. ARTICLE 6.33. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.121.

Sous-section 3. Affrètement à temps

Article 6.33. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement à temps.

¹⁶³ Voir *supra*, n° 6.51.

B) COMMENTAIRE

6.122. Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

B.3.2. ARTICLE 6.34. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.123.

Article 6.34. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives au contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

B) COMMENTAIRE

6.124. La disposition proposée ne nécessite aucun autre commentaire¹⁶⁴.

B.3.3. ARTICLE 6.35. MENTIONS

A) TEXTE DE LOI

6.125.

Article 6.35. Mentions

Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;**
- 2° les informations suivantes concernant le navire : nom, pavillon, tonnage, tirant d'eau, vitesse, consommation, année de construction et classe ;**
- 3° le port ou le lieu et le moment le plus éloigné dans le temps et le plus récent pour la livraison et la restitution ;**
- 4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;**
- 5° la durée de l'affrètement ;**
- 6° le prix du loyer ;**
- 7° le courtage ;**
- 8° le lieu et la date de signature.**

B) COMMENTAIRE

6.126. La disposition proposée est basée sur la Partie I de la GENTIME, étant donné que seules les principales mentions ont été reprises sur la liste. Ici non plus, aucune sanction n'a été fixée. Bien entendu, les composants essentiels du contrat d'affrètement à temps doivent être présents avant que l'on puisse conclure à une qualification en tant qu'affrètement à temps (voir la définition à l'article 6.1 commenté ci-dessus).

¹⁶⁴ Voir *supra*, n° 6.62.

B.3.4. ARTICLE 6.36. DURÉE ET LIVRAISON

A) TEXTE DE LOI

6.127.

Article 6.36. Durée et livraison

§ 1. Le navire est affrété pour la durée convenue.

L'affrètement bénéficie uniquement d'une option de prolongation s'il en a été expressément convenu ainsi.

§ 2. Le frètement doit livrer le navire dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 3. Le navire ne peut pas être livré avant le moment le plus tôt prévu pour la livraison et après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le frètement doit informer l'affrètement du moment prévu pour la livraison et de modifications éventuelles en la matière.

À la livraison, les cales doivent être propres et adaptées à la réception de la première cargaison indiquée le cas échéant dans le contrat.

§ 4. Si le navire n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affrètement peut résilier le contrat. Au cas où le frètement propose, au préalable et nonobstant la diligence raisonnable qu'il a apportée, un nouveau moment de livraison, l'affrètement peut refuser ce nouveau moment pendant deux jours ouvrables, à défaut de quoi il sera réputé avoir accepté le nouveau moment.

B) COMMENTAIRE

6.128. La disposition proposée repose sur l'article 1 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.5. ARTICLE 6.37. ZONE DE NAVIGATION

A) TEXTE DE LOI

6.129.

Article 6.37. Zone de navigation

Le navire doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime, dans la zone de navigation autorisée et entre des ports ou endroits sûrs auxquels il peut accéder et qu'il peut quitter à tout moment de manière sûre et où il reste à flot.

Le navire sera uniquement utilisé dans des ports et zones libres de glace.

B) COMMENTAIRE

6.130. La disposition proposée repose sur l'article 2 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.6. ARTICLE 6.38. CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.131.

Article 6.38. Cargaison

§ 1. Le navire doit être utilisé en vue du transport d'une cargaison légitime.

§ 2. Aucune cargaison dangereuse ou nocive ne peut être transportée sans l'autorisation du fréteur. Dans la mesure où l'autorisation a été accordée, l'affréteur doit démontrer au commandant que la cargaison a été emballée, marquée et documentée et qu'elle sera également chargée et arrimée conformément aux consignes applicables, à défaut de quoi le commandant peut refuser la cargaison ou, si elle a déjà été chargée, la décharger aux frais et aux risques et périls de l'affréteur.

Le transport de bétail vivant, d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives est interdit.

§ 3. Si la cargaison est transportée dans des conteneurs, ceux-ci doivent satisfaire aux consignes applicables.

§ 4. Moyennant l'autorisation du commandant et compte tenu des articles 6.52 et 6.53, une cargaison peut être transportée en pontée.

B) COMMENTAIRE

6.132. La disposition proposée repose sur l'article 3 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.7. ARTICLE 6.39. RESTITUTION

A) TEXTE DE LOI

6.133.

Article 6.39. Restitution

L'affréteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue, dans l'état où il se trouvait lors de la livraison, compte tenu d'une usure normale.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

L'affréteur ne peut en aucun cas ordonner un voyage des suites duquel le moment convenu pour la restitution serait dépassé.

B) COMMENTAIRE

6.134. La disposition proposée repose sur l'article 4 de la Partie II de la GENTIME. Le premier paragraphe vise le dommage provoqué par les instructions de l'affréteur.

B.3.8. ARTICLE 6.40. EXAMEN LORS DE LA LIVRAISON ET DE LA RESTITUTION

A) TEXTE DE LOI

6.135.

Article 6.40. Examen lors de la livraison et de la restitution

Lors de la livraison et de la restitution, il sera procédé à des examens communs du navire, dans des ports ou à des endroits convenus mutuellement, par des experts acceptés de part et d'autre.

L'examen lors de la livraison sera exécuté sans perte de temps pour l'affréteur et celui exécuté lors de la restitution aura lieu pendant la durée de l'affrètement.

Les examens concernent l'état du navire et des accessoires du navire, y compris les carburants.

Le fréteur astreint le commandant à participer aux examens.

Les frais des examens sont partagés à parts égales.

B) COMMENTAIRE

6.136. La disposition proposée correspond à l'article 5 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.9. ARTICLE 6.41. CARBURANT

A) TEXTE DE LOI

6.137.

Article 6.41. Carburant

§ 1. L'affréteur doit alimenter le navire en carburant de bonne qualité.

L'affréteur et le mécanicien en chef prélèvent des échantillons, scellés et signés, du carburant à bord.

L'affréteur assume la responsabilité du dommage que subit le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord.

§ 2. L'affréteur doit veiller à ce que, lors de la restitution, le navire dispose à bord de la même quantité de carburant que lors de la livraison et dans une quantité certainement suffisante pour atteindre le port le plus proche où du carburant équivalent est disponible.

L'affréteur et le fréteur se paient mutuellement la valeur de marché du carburant se trouvant à bord lors de la livraison ou de la restitution.

B) COMMENTAIRE

6.138. La disposition proposée s'inspire de l'article 6 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.10. ARTICLE 6.42. ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

6.139.

Article 6.42. Équipement du navire

§ 1. Le frèteur veille à ce que l'équipement du navire satisfasse à tout moment aux consignes applicables et que le navire soit muni de certificats valables à cet effet.

§ 2. L'équipement du navire doit être en bon état et le frèteur doit observer la diligence raisonnable nécessaire pour l'entretenir.

B) COMMENTAIRE

6.140. La disposition proposée est fondée sur l'article 7 de la Partie II de la GENTIME. L'équipement du navire dont il est question ici (« Vessel's Gear and Equipment ») peut, dans la terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, concerner tant des éléments du navire que des accessoires du navire.

B.3.11. ARTICLE 6.43. PRIX DU LOYER

A) TEXTE DE LOI

6.141.

Article 6.43. Prix du loyer

L'affrèteur doit payer le prix du loyer en temps utile au frèteur.

Le prix du loyer doit être acquitté par jour, quinze jours au préalable.

À défaut de paiement à temps, le frèteur peut suspendre l'exécution de ses obligations ou, après une mise en demeure raisonnable, résilier le contrat.

À condition qu'il produise des justificatifs, l'affrèteur peut déduire du prix du loyer les frais qu'il a engagés pour le compte du frèteur.

B) COMMENTAIRE

6.142. La disposition proposée repose sur l'article 8 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.12. ARTICLE 6.44. INTERRUPTION DE LA LOCATION

A) TEXTE DE LOI

6.143.

Article 6.44. Interruption de la location

§ 1. Le navire reste en location de la livraison jusqu'à la restitution, hormis dans la mesure où l'affrèteur subit effectivement une perte de temps :

1° pendant la période durant laquelle le navire ne peut pas être utilisé conformément aux ordres de l'affrèteur des suites :

a) de tout dommage ou de toute défaillance que ce soit au niveau du navire ou des accessoires du navire ;

b) de tout manquement du commandant ou des gens de l'équipage ;

c) d'une saisie sur le navire, hormis des suites d'actes ou de négligences dans le chef de l'affrèteur, de ses employés, représentants ou aidants ;

d) de dispositions de contrats de travail maritimes ;

2° pendant la durée d'un déroutement, à moins que celui-ci n'ait été provoqué afin de sauver des vies humaines ou des choses ou par des intempéries ;

3° pendant la durée où le navire a été réquisitionné, étant entendu que le frèteur doit immédiatement en informer l'affrèteur et qu'une indemnité payée par les autorités revient au frèteur.

§ 2. L'affrèteur peut prolonger la durée de l'affrètement de la durée de l'interruption de la location, à condition qu'il en informe le frèteur un mois avant la fin ou, si l'événement se produit moins d'un mois avant la fin, dans la semaine après qu'il s'est produit.

B) COMMENTAIRE

6.144. La disposition proposée est fondée sur l'article 9 de la Partie II de la GENTIME relatif au « off-hire ».

B.3.13. ARTICLE 6.45. PERTE DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

6.145.

Article 6.45. Perte du navire

Le contrat est résilié de plein droit en cas de perte totale du navire, de dommages assimilés à une perte totale ou d'absence de nouvelles.

Le prix du loyer payé par anticipation, mais non acquis, sera remboursé à l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.146. La disposition proposée est fondée sur l'article 10 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.14. ARTICLE 6.46. OBLIGATIONS DU FRÉTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.147.

Article 6.46. Obligations du frèteur

Le frèteur doit livrer le navire dans la classe convenue et avec une coque et des instruments parfaitement efficaces. Il doit observer la diligence nécessaire pour conserver la classe du navire et pour qu'il reste apte au service à tous égards.

Rien dans le contrat ne sera interprété comme un transfert de la gestion nautique à l'affréteur. Le fréteur reste à tout moment responsable de la navigation et de la bonne exécution des services qui s'y rapportent, dont le pilotage et le remorquage, même lorsque les coûts en sont supportés par l'affréteur.

Le fréteur assure et supporte les frais :

1° des gages;

2° des stocks ;

3° de l'assurance ;

4° de la collaboration des gens de l'équipage à l'exploitation du navire dans le port, plus particulièrement le chargement et le déchargement ;

5° des documents du navire, entre autres les certificats de jaugeage, la lettre de mer, les certificats relatifs à l'équipement du navire, les certificats de garantie financière pour la pollution par du pétrole et les certificats de dératisation ;

6° des amendes et taxes pour contrebande par le commandant ou les gens de l'équipage, étant entendu que, durant la perte de temps qui s'y rapporte, le navire sera hors location.

B) COMMENTAIRE

6.148. La disposition proposée est fondée sur l'article 11 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.15. ARTICLE 6.47. COMMANDANT

A) TEXTE DE LOI

6.149.

Article 6.47. Commandant

Le commandant doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires.

Nonobstant sa désignation par le fréteur, le commandant est placé sous les ordres de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation, la représentation et d'autres règlements.

Le commandant doit exécuter tous les voyages avec l'efficacité nécessaire. Il doit surveiller le chargement et le déchargement de façon à ne pas porter atteinte à la navigabilité du navire.

L'affréteur ne peut pas empêcher le commandant de prendre des décisions relatives à la sécurité et à la préservation du milieu marin.

B) COMMENTAIRE

6.150. La disposition proposée est fondée sur l'article 12 de la Partie II de la GENTIME. À l'inverse de ce qui est stipulé dans cette disposition, la connaissance de l'anglais n'est pas expressément requise. Il n'empêche que la connaissance de l'anglais, tout du moins dans la marine marchande au long cours, peut en effet être réputée indispensable.

B.3.16. ARTICLE 6.48. OBLIGATIONS DE L’AFFRÉTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.151.

Article 6.48. Obligations de l’affréteur

L’affréteur doit prendre soin du chargement dans le port de chargement et dans le port de déchargement et assurer la manutention, le transbordement et la livraison à destination.

L’affréteur doit donner des ordres complets en temps opportun au commandant.

Le fréteur assure et supporte les frais : 1° du voyage, y compris les droits portuaires, de pilotage et de remorquage et tous les frais relatifs à la cargaison ;

2° du carburant, hormis durant la mise hors location ;

3° de l’agence maritime ;

4° de la manutention ;

5° des avances au commandant ;

6° des amendes et taxes pour contrebande et cargaison non déclarée, étant entendu que, durant la perte de temps qui s’y rapporte, le navire restera en location et que le fréteur déposera une garantie dans la mesure où l’implication du commandant ou des gens de l’équipage est démontrée.

B) COMMENTAIRE

6.152. La disposition proposée repose sur l’article 13 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.17. ARTICLE 6.49. EXIGENCES DU FRÉTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.153.

Article 6.49. Exigences du fréteur

§ 1. Le fréteur peut mettre le navire hors service à tout moment en vue de réparations urgentes de même que, moyennant l’autorisation de l’affréteur, à des fins d’entretien, y compris la mise en cale sèche.

§ 2. L’avarie commune est réglée conformément aux Règles de York et d’Anvers.

Le prix du loyer ne contribue pas à une avarie commune.

L’affréteur doit collaborer à la dispathe d’avarie commune.

§ 3. Les frais de renflouement incombent pour moitié au fréteur et à l’affréteur, déduction faite de la partie destinée au commandant et aux gens de l’équipage et des frais généraux, dont la partie concernée du prix du loyer.

§ 4. L’affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire ne soient pas grevés par des garanties d’un rang supérieur.

L'affrèteur commande uniquement des livraisons à condition qu'elles n'engagent ni le navire ni le frèteur et que le fournisseur renonce à l'exercice de garanties maritimes. Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison chargée et déchargée ou non qui appartient à l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.154. La disposition proposée repose sur l'article 14 de la Partie II de la GENTIME. Le régime du privilège grevant la cargaison a été quelque peu limité¹⁶⁵. La version visée au § 2 des Règles de York et d'Anvers sera celle qui sera indiquée par Arrêté royal¹⁶⁶.

B.3.18. ARTICLE 6.50. EXIGENCES DE L'AFFRÉTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.155.

Article 6.50. Exigences de l'affrèteur

§ 1. Le frèteur doit remettre à l'affrèteur, à la demande de ce dernier, un exemplaire des plans de travail du navire.

§ 2. L'affrèteur peut peindre la cheminée dans ses couleurs et battre son propre pavillon.

§ 3. L'affrèteur peut, à ses frais, utiliser les moyens de communication du navire.

§ 4. Le frèteur tient les journaux de bord du navire à jour et l'affrèteur a le droit de les consulter.

§ 5. Si l'affrèteur est mécontent du commandant ou des officiers, le frèteur diligentera une enquête et, au besoin, procédera au remplacement des intéressés.

§ 6. L'affrèteur peut, à ses frais, emmener à bord un super cargo et d'autres employés.

§ 7. L'affrèteur a le droit de donner le navire ou une partie du navire en sous-location ; cela ne modifie cependant en rien ses obligations vis-à-vis du frèteur.

§ 8. À condition qu'il en informe au préalable le frèteur, l'affrèteur peut examiner le navire de manière superficielle. Le commandant doit y apporter une collaboration raisonnable.

§ 9. L'affrèteur peut prier le frèteur de faire nettoyer les cales à ses frais.

¹⁶⁵ Voir déjà *supra* à ce propos, n° 6.51.

¹⁶⁶ Voir Livre bleu 8 pour plus de détails.

B) COMMENTAIRE

6.156. La disposition proposée est une nouvelle formulation simplifiée de l'article 15 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.19. ARTICLE 6.51. MATIÈRES DIVERSES

A) TEXTE DE LOI

6.157.

Article 6.51. Matières diverses

§ 1. L'affrètement doit observer une diligence raisonnable pour éviter que des passagers clandestins ne se déplacent à bord en se cachant dans la cargaison ou des conteneurs. Si cela se produit malgré tout, l'affrètement doit préserver le frètement de toutes les conséquences qui s'ensuivent et veiller à ce qu'une immobilisation du navire ou saisie soit levée.

Le frètement est soumis à des obligations correspondantes en ce qui concerne d'autres manières dont des passagers clandestins peuvent se déplacer à bord.

§ 2. L'affrètement est responsable du dommage occasionné au navire lors de la manutention, à condition que le commandant l'en informe le plus rapidement possible.

§ 3. L'affrètement doit supporter les coûts de fumigation et de la police sanitaire occasionnés par le transport de la cargaison.

§ 4. L'affrètement doit observer la plus grande diligence afin d'éviter le chargement de stupéfiants ou d'autres choses interdites.

B) COMMENTAIRE

6.158. La disposition proposée s'inspire de l'article 16 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.20. ARTICLE 6.52. CONTRATS DE TRANSPORT

A) TEXTE DE LOI

6.159.

Article 6.52. Contrats de transport

§ 1. Le commandant doit signer des connaissements et lettres de voiture en conformité avec les reçus de bord.

Si cela s'avère nécessaire, le frètement peut mandater l'affrètement ou son agent afin de signer des connaissements et autres documents de transport pour le compte du frètement ou du commandant.

Si l'affrètement ou son agent signe un contrat de transport en vertu duquel la responsabilité du frètement est étendue au-delà du temps durant lequel la cargaison se trouve à bord, l'affrètement doit préserver le frètement des conséquences qui s'ensuivent.

L'affréteur et son agent ne peuvent pas conclure ou faire conclure un contrat de transport en vertu duquel la responsabilité du transporteur est plus lourde par rapport aux dispositions des Règles de La Haye et de Visby.

§ 2. L'affréteur doit veiller à ce que, dans tous les documents de transport et billets passagers, il soit convenu :

1° que, selon le cas, soit les Règles de La Haye et de Visby, soit la Sous-Section 1 de la Section 2, soit la Convention d'Athènes, soit la Sous-Section 1 de la Section 3, soit un règlement légal équivalent s'appliquent ;

2° que l'avarie commune est réglée conformément au Règles de York et d'Anvers.

3° que les préposés du transporteur sont, vis-à-vis de l'affréteur et des réceptionnaires de la cargaison, déchargés de toute responsabilité pour cause de perte, de dommage et de retard et qu'ils peuvent se prévaloir de tous les moyens de défense dont le transporteur dispose.

§ 3. Hormis en cas de transport de conteneurs à des endroits appropriés à cet effet, les contrats de transport doivent convenir que le transport en pontée de la cargaison a lieu moyennant l'accord des réceptionnaires de la cargaison, à leurs risques et périls et sous leur responsabilité.

§ 4. L'affréteur est responsable du non-respect des obligations fixées dans les paragraphes précédents et doit indemniser et préserver le fréteur à cet égard.

B) COMMENTAIRE

6.160. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 17 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.21. ARTICLE 6.53. RESPONSABILITÉS

A) TEXTE DE LOI

6.161.

Article 6.53. Responsabilités

§ 1. L'affréteur peut réclamer le dommage de cargaison au fréteur si celui-ci est dû à :

1° un manque de diligence raisonnable dans le chef du fréteur pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage ;

2° un manque de diligence raisonnable dans le chef du fréteur concernant la cargaison à bord ;

3° un déroutement déraisonnable, hormis sur ordre ou moyennant l'autorisation de l'affréteur ;

4° une navigation ou une gestion déficiente du navire au cas où les Règles de Hambourg sont obligatoirement d'application.

Par « Règles de Hambourg », il faut entendre la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978.

§ 2. Le fréteur peut réclamer le dommage de cargaison à l'affréteur au cas où celui-ci est dû à :

1° la manutention, hormis si le navire n'était pas en état de navigabilité ;
2° un transbordement relatif à un transit ou à un transport multimodal ;
3° un chargement en pontée, hormis en cas de transport de conteneurs à des endroits appropriés à cet effet.

§ 3. Dans des cas autres que ceux visés aux paragraphes précédents, la responsabilité en matière de dommage à la cargaison est partagée à parts égales entre le fréteur et l'affréteur, à moins qu'il ne soit irréfutablement démontré que le dommage est dû à une des parties ou à ses employés ou aidants.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent également lorsque la cargaison appartient à l'affréteur.

§ 5. L'affréteur est responsable à l'égard du fréteur de tous les frais, amendes et taxes, de quelque nature que ce soit, occasionnés du fait que la cargaison ou les documents concernés ne sont pas conformes aux prescriptions en vigueur.

§ 6. L'affréteur est responsable vis-à-vis du fréteur du dommage et des frais occasionnés au navire par un transport en pontée, à moins que ce dommage ne soit dû au fréteur ou à ses employés.

§ 7. Le fréteur assume les actions pour cause de décès ou de lésions corporelles en relation directe avec l'exploitation du navire, à moins que ces faits n'aient été provoqués par un vice au niveau de la cargaison, un acte ou une négligence de l'affréteur, de ses employés, agents ou aidants.

§ 8. L'affréteur est autorisé à sécuriser tous les droits et moyens de défense du fréteur à l'égard de tiers.

B) COMMENTAIRE

6.162. La disposition proposée est une nouvelle formulation simplifiée de l'article 18 de la Partie II de la GENTIME. L'article 18 (g) relatif à la prescription a néanmoins été intégré dans l'article 6.58 commenté ci-dessous concernant la prescription.

B.3.22. ARTICLE 6.54. EXONÉRATIONS MUTUELLES

A) TEXTE DE LOI

6.163.

Article 6.54. Exonérations mutuelles

Hormis dans les cas visés aux articles 6.44 et 6.53, le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité l'un vis-à-vis de l'autre dans les cas suivants :

1° des incidents naturels inévitables, des faits de guerre, une insurrection, une grève, une exclusion, une immobilisation du navire par les autorités et des restrictions de quarantaine ;

2° des actes, inattentions ou négligences du commandant, du pilote ou d'autres employés du fréteur en matière de navigation ou de gestion du navire, un incendie ou une

explosion qui ne sont pas dus à une faute personnelle dans le chef du fréteur ou de son gestionnaire, un abordage ou un échouement, une défaillance imprévisible ou quelque vice caché que ce soit de la coque, de l'équipement du navire ou des instruments.

B) COMMENTAIRE

6.164. La disposition proposée repose sur l'article 19 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.23. ARTICLE 6.55. ASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

6.165.

Article 6.55. Assurance

§ 1. Le fréteur doit veiller à ce que le navire soit assuré contre les risques liés à la coque et aux instruments, les risques élémentaires de guerre et de 'Protection and Indemnity'.

§ 2. L'affréteur doit veiller à être assuré contre le risque de responsabilité de l'affréteur.

B) COMMENTAIRE

6.166. La disposition proposée repose sur l'article 20 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.24. ARTICLE 6.56. GUERRE

A) TEXTE DE LOI

6.167.

Article 6.56. Guerre

§ 1. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le navire dans des zones où le navire, la cargaison, les gens de l'équipage ou les passagers sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Il ne peut pas être donné ordre au navire de transporter des marchandises de contrebande, de rompre un blocus ou de naviguer où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. Le navire peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'institutions supranationales ou internationales compétentes.

Le navire peut dévier une cargaison vers n'importe quel port et l'y décharger au cas où cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire. Le navire peut faire escale vers un autre port pour y faire débarquer des gens de l'équipage ou passagers au cas où ils risquent d'être pris ou punis autrement.

§ 4. Le frèteur doit informer préalablement l'affréteur des mesures visées aux paragraphes précédents.

B) COMMENTAIRE

6.168. La disposition proposée est une formulation simplifiée de l'article 21 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.25. ARTICLE 6.57. COURTAGES

A) TEXTE DE LOI

6.169.

Article 6.57. Courtage

Le frèteur assure le paiement du courtage.

B) COMMENTAIRE

6.170. La disposition proposée s'inspire quelque peu de l'article 23 de la Partie II de la GENTIME.

B.3.26. ARTICLE 6.58. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.171.

Article 6.58. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

6.172. Le nouveau régime de prescription a déjà été généralement commenté ci-dessus¹⁶⁷. L'article 18 (g) de la Partie II de la GENTIME, qui introduit un délai de prescription de deux ans pour les actions en recouvrement entre le frêteur et l'affrèteur concernant des revendications de cargaison n'a pas été repris séparément.

B.4. SOUS-SECTION 4. AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

B.4.1. ARTICLE 6.59. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.173.

Sous-section 4 – Affrètement au voyage

Article 6.59. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement au voyage.

B) COMMENTAIRE

6.174. Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

B.4.2. ARTICLE 6.60. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.175.

Article 6.60. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives au contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement au voyage.

B) COMMENTAIRE

6.176. La disposition proposée ne nécessite aucun autre commentaire¹⁶⁸.

¹⁶⁷ Voir *supra*, n° 6.51.

¹⁶⁸ Voir *supra*, n° 6.62.

B.4.3. ARTICLE 6.61. MENTIONS

A) TEXTE DE LOI

6.177.

Article 6.61. Mentions

Le contrat d'affrètement au voyage mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;
- 2° les données suivantes concernant le navire : nom, tonnage, tirant d'eau, poste à quai actuel et moment où le chargement peut commencer ;
- 3° le port ou le lieu de chargement et le port ou le lieu de déchargement ;
- 4° la cargaison, avec mention explicite d'une cargaison le cas échéant uniquement partielle ;
- 5° le tarif de fret et le mode de paiement ;
- 6° la date de résiliation ;
- 7° le délai d'estarie et le tarif du taux des surestaries ainsi que le mode de paiement ;
- 8° le courtage ;
- 9° le lieu et la date de signature.

B) COMMENTAIRE

6.178. La disposition proposée est basée sur la Partie I du GENCON. **Sous réserve des composants de qualification, la disposition ne prévoit aucune sanction.**

B.4.4. ARTICLE 6.62. OBJET DE L'AFFRÈTEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.179.

Article 6.62. Objet de l'affrètement

Dès que ses missions précédentes ont été remplies, le navire doit se rendre vers le port ou le lieu de chargement ou l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot, où il doit charger une cargaison complète que l'affréteur s'engage à embarquer, étant entendu qu'un embarquement convenu a lieu comme chargement en pontée, aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur ; ensuite, le navire chargé doit se rendre vers le port ou le lieu de déchargement conformément au connaissement ou vers l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot et il doit y remettre la cargaison.

B) COMMENTAIRE

6.180. La disposition proposée est basée sur l'article 1 de la Partie II du GENCON, dont la terminologie typique a été respectée aussi fidèlement que possible.

B.4.5. ARTICLE 6.63. RESPONSABILITÉ DU FRÉTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.181.

Article 6.63. Responsabilité du fréteur

Le fréteur est uniquement responsable de la perte et du dommage des marchandises et du retard lors de la remise au cas où la perte, le dommage ou le retard ont été provoqués par :

1° un manque personnel de diligence raisonnable dans le chef du fréteur ou de son gestionnaire afin de mettre le navire en état de navigabilité à tous les égards et de s'assurer qu'il a été correctement armé, équipé et approvisionné ; ou

2° un agissement ou une négligence personnels du fréteur ou de son gestionnaire.

Le fréteur ne sera pas responsable en cas de perte, de dommage ou de retard dus à quelque cause que ce soit, même à :

1° une négligence ou à un manquement du commandant ou de l'équipage ou de toute autre personne désignée par le fréteur et se trouvant à bord ou à quai et des agissements de laquelle il serait autrement responsable ;

2° l'innavigabilité du navire lors du chargement ou au début du voyage ou à quelque autre moment que ce soit.

B) COMMENTAIRE

6.182. La disposition proposée est fondée sur l'article 2 de la Partie II du GENCON qui a été rendue un rien plus claire.

B.4.6. ARTICLE 6.64. DÉROUTEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.183.

Article 6.64. Déroutement

Le navire peut faire escale dans n'importe quel port, dans quelque ordre que ce soit et à quelque fin que ce soit ; il peut également naviguer sans pilote, remorquer ou renflouer d'autres navires en toutes circonstances, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des choses.

B) COMMENTAIRE

6.184. La disposition proposée est fondée sur l'article 3 de la Partie II du GENCON.

B.4.7. ARTICLE 6.65. PAIEMENT DU FRET

A) TEXTE DE LOI

6.185.

Article 6.65. Paiement du fret

§ 1. Le fret est calculé sur la base du tarif convenu et de la quantité de cargaison admise et il est payé au comptant.

§ 2. Au cas où un paiement anticipé du fret lors de l'embarquement a été convenu, il est considéré comme acquis et non remboursable, également lorsque le navire ou la cargaison sont perdus.

Le fréteur et ses agents ne doivent pas signer ou endosser des connaissements mentionnant le paiement anticipé du fret si le fret qui leur est dû n'a pas été effectivement payé.

§ 3. S'il a été convenu du paiement du fret ou d'une partie du fret à destination, il n'est considéré comme acquis que lors de la remise de la cargaison.

Avant le début du chargement, l'affréteur peut choisir de payer le fret en fonction du poids et de la quantité effectivement livrés et dûment constatés.

B) COMMENTAIRE

6.186. La disposition proposée est fondée sur l'article 4 de la Partie II du GENCON.

B.4.8. ARTICLE 6.66. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.187.

Article 6.66. Chargement et déchargement

§ 1. La cargaison doit être chargée, arrimée, comptée, élinguée et déchargée par l'affréteur, libre de tout risque, de toute responsabilité et de tous frais à charge du fréteur. L'affréteur doit veiller au matériel d'arrimage nécessaire pour un arrimage et une protection corrects de la cargaison à bord ; le fréteur doit autoriser l'utilisation du matériel d'arrimage présent le cas échéant à bord. Après déchargement, l'affréteur doit évacuer le matériel d'arrimage à ses frais et le temps continue à courir jusqu'à ce que cela ait été fait.

§ 2. Le fréteur doit autoriser l'utilisation gratuite des instruments de manutention du navire et de la force motrice nécessaire ; ces instruments doivent se trouver en bon état de fonctionnement. Hormis en cas de faute du manutentionnaire, le temps perdu des suites de défaillances ne compte pas comme délai d'estarie ou de surestaries. À la demande de l'affréteur, le fréteur met gratuitement des gens de l'équipage à disposition pour commander les instruments, à moins que des ouvriers portuaires ne soient requis, lesquels doivent dans ce cas être engagés par l'affréteur. Les opérateurs des instruments

travaillent aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affrèteur et sont considérés comme des employés de ce dernier, bien qu'ils travaillent toujours sous la surveillance du commandant.

§ 3. L'affrèteur est responsable du dommage, à l'exclusion d'une usure normale, occasionné au bateau par des manutentionnaires. Le commandant doit informer le plus rapidement possible l'affrèteur ou son agent et le manutentionnaire de ce dommage, à défaut de quoi l'affrèteur ne sera pas responsable. Le commandant doit essayer d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du manutentionnaire.

L'affrèteur doit réparer le dommage au navire ; si les réparations mettent en péril la navigabilité ou la classe du navire, elles doivent avoir lieu avant que le navire ne quitte le port où le dommage s'est créé ou a été constaté. Tous les frais complémentaires sont à charge de l'affrèteur ; il indemniser la perte de temps conformément au tarif des taux des surestaries.

B) COMMENTAIRE

6.188. La disposition proposée est fondée sur l'article 5 de la Partie II du GENCON.

B.4.9. ARTICLE 6.67. DÉLAI D'ESTARIE

A) TEXTE DE LOI

6.189.

Article 6.67. Délai d'estarie

§ 1. La cargaison doit être chargée et déchargée dans le délai d'estarie convenu, exprimé en jours calendaires ou en heures, pour autant que les conditions climatiques le permettent. Le délai d'estarie ne court pas les dimanches et jours fériés, à moins que les travaux ne se poursuivent.

§ 2. Le délai d'estarie commence à courir après que le navire a remis à l'expéditeur ou au destinataire ou, si ceux-ci ne sont pas connus, à l'affrèteur ou à son représentant, un avis de disponibilité du navire.

Au cas où l'avis de disponibilité du navire a été remis avant 12 heures, le délai d'estarie prend cours à 13 heures ; s'il est donné après 12 heures, mais avant la fin des heures de bureau, le délai d'estarie commence à courir le jour ouvrable suivant à 6 heures.

Si, à l'arrivée du navire, le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas disponible, le navire peut néanmoins remettre un avis de disponibilité et le délai d'estarie et de surestaries commence à courir. Le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attente au lieu de chargement ou de déchargement ne compte cependant pas comme délai d'estarie.

Au cas où, après examen, le navire s'avère ne pas être prêt, le temps à compter de cette découverte jusqu'au moment où le navire est effectivement prêt ne compte pas davantage comme délai d'estarie.

B) COMMENTAIRE

6.190. La disposition proposée est fondée sur l'article 6 de la Partie II du GENCON.

B.4.10. ARTICLE 6.68. TAUX DE SURESTARIES

A) TEXTE DE LOI

6.191.

Article 6.68. Taux de surestaries

En cas de dépassement du délai d'estarie, l'affrèteur est redevable d'un taux de surestaries par jour selon le tarif convenu.

Le taux de surestaries est dû à la réception de la facture du frèteur.

Si le taux de surestaries n'a pas été payé, le frèteur peut mettre l'affrèteur en demeure de payer le montant dans les nonante-six heures, après quoi il pourra résilier le contrat et réclamer des dommages et intérêts complets.

B) COMMENTAIRE

6.192. La disposition proposée est fondée sur l'article 7 de la Partie II du GENCON.

B.4.11. ARTICLE 6.69. DROIT DE RÉTENTION

A) TEXTE DE LOI

6.193.

Article 6.69. Droit de rétention

Le frèteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le frèteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le frèteur ne peut plus exercer son droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante a été déposée.

B) COMMENTAIRE

6.194. Cette disposition et les deux suivantes sont basées sur l'article 8 de la Partie II du GENCON, les articles 116, 123, 124 et 125 de la Loi maritime et le régime correspondant du droit de rétention du manutentionnaire¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Concernant ce dernier point, voir Livre bleu 7.

B.4.12. ARTICLE 6.70. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.195.

Article 6.70. Privilège grevant la cargaison

L'action du frèteur en paiement des montants qui lui sont dus par l'affréteur en relation directe avec la cargaison est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7° de la Loi hypothécaire.

B) COMMENTAIRE

6.196. La disposition proposée ne nécessite aucun autre commentaire.

B.4.13. ARTICLE 6.71. MARCHANDISES NON ENLEVÉES

A) TEXTE DE LOI

6.197.

Article 6.71. Marchandises non enlevées

§ 1. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le frèteur peut demander l'autorisation de les vendre.

§ 2. À cet effet, le frèteur doit préalablement mettre en demeure l'affréteur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit envoyer un avis d'arrivée conformément au contrat d'affrètement, par lettre recommandée, afin qu'ils enlèvent les marchandises dans le mois. Cette mise en demeure doit expressément stipuler que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établie malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérerait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au § 2 reste sans suite, le frèteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les articles 1025 à 1034 inclus du Code judiciaire s'appliquent. La requête mentionne également :

1° les faits ;

2° une description des marchandises ;

3° le cas échéant, les montants restant dus au frèteur ;

4° si la mise en demeure visée au § 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi ;

5° si le délai d'attente de deux mois visé au § 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court ;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du fréteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du fréteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au fréteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 5. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au § 2 a été adressée.

L'ordonnance doit en outre être publiée :

1° dans l'Annexe de la Navigation du Moniteur belge ;

2° dans un journal à diffusion nationale ;

3° dans un journal paraissant au moins hebdomadairement qui est soit spécifiquement axé sur la

navigation, soit qui paraît dans le port où les marchandises se trouvent ;

4° par la voie électronique prescrite le cas échéant par le Roi.

L'ordonnance n'est exécutable qu'après expiration d'un délai de 1 mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 6. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses ayants cause, ses successeurs ou ses créanciers.

§ 7. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du fréteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 8. Le fréteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

B) COMMENTAIRE

6.198. La disposition proposée est un développement des articles 123 et 267 de la Loi maritime.

B.4.14. ARTICLE 6.72. RÉSILIATION

A) TEXTE DE LOI

6.199.

Article 6.72. Résiliation

§ 1. Si le navire n'est pas prêt pour le chargement à la date de résiliation, l'affréteur peut résilier le contrat.

§ 2. Au cas où le fréteur, nonobstant la diligence raisonnable observée, prévoit que le navire ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où le navire est censé être prêt et inviter l'affréteur à résilier le contrat ou à accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les quarante-huit heures suivant la réception de l'avis du fréteur. Au cas où l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt. En cas de retard supplémentaire, l'affréteur peut quoi qu'il en soit résilier le contrat.

B) COMMENTAIRE

6.200. La disposition proposée est fondée sur l'article 9 de la Partie II du GENCON.

B.4.15. ARTICLE 6.73. CONNAISSEMENTS

A) TEXTE DE LOI

6.201.

Article 6.73. Connaissements

Les connaissances sont signés par le commandant ou par le représentant du fréteur dont le mandat doit être communiqué aux affréteurs.

L'affréteur préserve le fréteur de toutes les conséquences et responsabilités découlant de la signature de connaissances des suites desquels le fréteur est soumis à des responsabilités plus lourdes que celles qu'il doit supporter conformément au contrat d'affrètement au voyage.

B) COMMENTAIRE

6.202. La disposition proposée est fondée sur l'article 10 de la Partie II du GENCON.

B.4.16 ARTICLE 6.74. AVARIE COMMUNE

A) TEXTE DE LOI

6.203.

Article 6.74. Avarie commune

**L'avarie commune est réglée conformément aux Règles de York et d'Anvers.
Les propriétaires de la cargaison paient la part de la cargaison dans les frais généraux, même s'ils se sont avérés nécessaires des suites d'une négligence ou d'un manquement des employés du frèteur.**

B) COMMENTAIRE

6.204. La disposition proposée est fondée sur l'article 12 de la Partie II du GENCON.

B.4.17. ARTICLE 6.75. DROITS ET TAXES

A) TEXTE DE LOI

6.205.

Article 6.75. Droits et taxes

§ 1. Le frèteur doit payer l'ensemble des droits, charges et taxes qui sont levés habituellement sur le navire, quelle que soit la façon dont ils sont calculés.

§ 2. L'affrèteur doit payer l'ensemble des droits, charges, prélèvements et taxes qui sont levés habituellement sur la cargaison, quelle que soit la façon dont ils sont calculés.

§ 3. Les taxes levées sur le fret sont à charge de l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.206. La disposition proposée est fondée sur l'article 13 de la Partie II du GENCON.

B.4.18. ARTICLE 6.76. AGENCE

A) TEXTE DE LOI

6.207.

Article 6.76. Agence

Le frèteur doit désigner son propre agent maritime dans le port de chargement et le port de déchargement.

B) COMMENTAIRE

6.208. La disposition proposée est fondée sur l'article 14 de la Partie II du GENCON.

B.4.19. ARTICLE 6.78. COURTAGE

A) TEXTE DE LOI

6.209.

Article 6.78. Courtage

Au cas où le contrat n'est pas exécuté, le courtier a droit à un tiers du courtage, calculé sur le montant estimé du fret ; cette indemnisation des frais généraux et du travail est due par la partie responsable.

B) COMMENTAIRE

6.210. La disposition proposée est fondée sur l'article 15 de la Partie II du GENCON.

B.4.20. ARTICLE 6.79. GRÈVE

A) TEXTE DE LOI

6.211.

Article 6.79. Grève

§ 1. En cas de grève ou de lock-out qui entrave le chargement, le frèteur peut demander à l'affréteur de faire courir les jours d'estarie comme si aucune grève ou lock-out n'était en jeu. Si l'affréteur n'accède pas à cette requête dans les vingt-quatre heures, le frèteur peut résilier le contrat à moins que le chargement n'ait déjà commencé.

§ 2. En cas de grève ou de lock-out qui entrave le déchargement pendant plus de quarante-huit heures, l'affréteur peut faire attendre le navire moyennant paiement de la moitié du taux de surestaries à l'issue du délai d'estarie, étant entendu que, après la fin de la grève ou du lock-out, le taux de surestaries dans son intégralité est dû jusqu'au déchargement.

§ 3. En dehors des cas mentionnés aux paragraphes précédents, aucune des parties n'est responsable des conséquences de grèves ou de lock-outs qui entravent le chargement ou le déchargement ou le rendent plus difficile.

B) COMMENTAIRE

6.212. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 16 de la Partie II du GENCON.

B.4.21. ARTICLE 6.80. GUERRE

A) TEXTE DE LOI

6.213.

Article 6.80. Guerre

§ 1. Si, avant le début du chargement, le commandant, le propriétaire du navire ou l'armateur constate raisonnablement que le navire, la cargaison ou les personnes à bord risquent éventuellement d'être exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de piraterie, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées, le fréteur peut résilier le contrat ou refuser d'en exécuter la partie concernée.

§ 2. Si la constatation visée au § 1er est faite ultérieurement, le fréteur peut refuser de continuer le chargement, de signer des connaissements ou de poursuivre le voyage. Il peut prier l'affréteur de désigner un port de déchargement où les risques visés ne se présentent pas, à défaut de quoi, il peut décharger la cargaison dans un autre port qu'il aura choisi. Pour échapper aux risques, le fréteur peut également choisir de suivre une route plus longue.

§ 3. Le navire peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'institutions supranationales ou internationales compétentes.

Le navire peut décharger la cargaison dans n'importe quel port au cas où cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire.

Le navire peut faire escale dans un autre port pour y faire débarquer des gens de l'équipage ou des passagers au cas où ils risquent d'être pris ou punis autrement.

B) COMMENTAIRE

6.214. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 17 de la Partie II du GENCON.

B.4.22. ARTICLE 6.81. GLACES

A) TEXTE DE LOI

6.215.

Article 6.81. Glaces

§ 1. Si le port de chargement est inaccessible du fait de la présence de glaces ou si le navire menace d'y être pris par les glaces, le commandant peut décider soit de ne pas accepter une cargaison, auquel cas le contrat sera considéré comme nul, soit de quitter le port avec seulement une partie de la cargaison à bord.

§ 2. Si les glaces empêchent le navire d'atteindre le port de déchargement, l'affrèteur peut décider soit de faire attendre le navire, moyennant l'obligation de payer un taux de surestaries, soit de naviguer vers un port libre de glaces, auquel cas toutes les clauses du connaissement restent d'application.

B) COMMENTAIRE

6.216. La disposition proposée est une rédaction simplifiée de l'article 18 de la Partie II du GENCON.

B.4.23. ARTICLE 6.82. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.217.

Article 6.82. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

6.218. Le nouveau régime de prescription a déjà été généralement commenté ci-dessus¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Voir *supra*, n° 6.51.

B.5. SOUS-SECTION 5. AUTRES AFFRÈTEMENTS

B.5.1. ARTICLE 6.83. RÈGLES APPLICABLES

A) TEXTE DE LOI

6.219.

Sous-section 5 – Autres affrètements

Article 6.83. Règles applicables

Les dispositions des Sections qui s'appliquent et qui présentent la plus grande correspondance avec le cas concerné s'appliquent aux contrats autres que ceux réglés aux Sections précédentes.

L'alinéa précédent s'applique sans préjudice de l'article 2.4.

B) COMMENTAIRE

6.220. L'Ébauche de Code belge de la Navigation ne reprend aucun régime particulier concernant des types d'affrètements autres que l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage. Pensons par exemple à l'affrètement au lieu (*slot charter*)¹⁷¹ ou aux contrats en volume (*volume contracts* ou *contracts of affreightment* dans le sens étroit du terme).

Durant la première consultation, aucune partie n'a insisté sur l'introduction de tels régimes légaux.

À part quelques exceptions mineures¹⁷², les autres codifications nationales ne contiennent pas davantage de régimes de ce type.

Dans la pratique juridique belge, il n'est apparemment procédé que rarement concernant de tels contrats. En outre, il s'agit de contrats commerciaux par excellence pour lesquels les parties adoptent généralement elles-mêmes des règlements appropriés. Dès lors, le besoin d'un cadre légal spécifique peut être qualifié de minime.

C'est la raison pour laquelle, dans la disposition proposée ici, on a opté pour une référence aux Sections commentées ci-dessus concernant le contrat d'affrètement coque nue, à temps et au voyage lesquelles pourront, le cas échéant, être appliquées *per analogiam*.

D'autre part, le juge peut se référer aux sources particulières de droit de la navigation ayant été indiquées à l'article ¹⁷³ 2.4 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation commenté ailleurs. De ce fait, le juge belge peut tenir compte de règles en vigueur au niveau international. On vise à une solution qui se rapproche de la réalité de l'entreprise maritime qui, souvent, pourra être déduite d'usages et de principes généraux de droit de la navigation, à propos desquels les parties et le juge peuvent tirer des éléments utiles de contrats types largement acceptés au niveau international ou

¹⁷¹ Le contrat d'affrètement au lieu pourrait être défini comme « le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met une partie de l'espace de chargement du navire à la disposition de l'affrèteur pendant une période déterminée ou durant un voyage déterminé ».

¹⁷² Voir par exemple *supra*, n° 6.37 pour les dispositions légales norvégiennes relatives aux « Quantity Contracts ».

¹⁷³ Voir Livre bleu 2.

de la jurisprudence ou doctrine étrangère. Dans un cas extrême, il est également possible de se référer aux principes généraux du droit des contrats. Cela peut, par exemple, être justifié dans le cas d'une location de magasins à bord d'un navire de croisière.

B.5.2. ARTICLE 6.84. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.221.

Article 6.84. Privilège grevant la cargaison

Les créances du frèteur du chef des autres contrats d'affrètement visés à l'article 6.83 sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison qui appartient à l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.222. Un privilège grevant la cargaison est expressément inscrit dans la disposition proposée. En effet, un tel privilège peut difficilement reposer sur une application analogue d'une disposition légale.

B.5.3. ARTICLE 6.85. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.223.

Article 6.85. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un autre contrat d'affrètement tel que visé à l'article 6.83 se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement visé au § 1er peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable

B) COMMENTAIRE

6.224. Le nouveau régime de prescription a déjà été généralement commenté ci-dessus¹⁷⁴. Cette matière ne se prête pas non plus à une référence à des articles de loi applicables de manière analogue.

¹⁷⁴ Voir *supra*, n° 6.51.

3. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.225. Le Titre II de la Loi maritime intitulé « Des propriétaires de navires et des équipages » contient un Chapitre II consacré aux « équipages ». Ce Chapitre comprend une Section I portant sur « Le capitaine » dont le § 2 concerne « Le connaissance ». Ce paragraphe (art. 85-91) reprend la plupart des dispositions légales relatives au contrat de transport de marchandises par mer. La disposition centrale est l'article 91 qui intègre le texte de la Convention de Bruxelles sur le Connaissance. Cette Convention « pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » a été signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par le Protocole de Visby, signé le 23 février 1968, et le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979. Elle est également connue comme les Règles de La Haye et de Visby. La Convention initiale (les Règles de La Haye) a été approuvée par Loi du 20 novembre 1928¹⁷⁵. Les protocoles de modification ont été respectivement approuvés par Loi du 28 août 1978¹⁷⁶ et par Loi du 17 août 1983¹⁷⁷. La convention initiale a été incorporée par Loi du 28 novembre 1928¹⁷⁸ à l'article 91 de la Loi maritime. L'article 91 a été adapté sur la base des protocoles de modification du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 par Loi du 11 avril 1989¹⁷⁹. Le texte intégral des dispositions actuellement en vigueur du paragraphe visé de la Loi maritime s'énonce comme suit :

§ 2. *Le connaissance*

Article 85

Le connaissance doit exprimer la nature et la quantité des objets à transporter.

Il indique:

- *le nom et le domicile du chargeur;*
- *le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite;*
- *le nom et le domicile du capitaine;*

¹⁷⁵ Loi du 20 novembre 1928 « approuvant : 1° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924 ; 2° la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 ; 3° la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances, signée à Bruxelles, le 25 août 1924 ; 4° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 » (MB 1-2 juin 1931).

¹⁷⁶ Loi du 28 août 1978 « portant approbation du Protocole, fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 » (MB 23 novembre 1978).

¹⁷⁷ Loi du 7 août 1983 « portant approbation des actes internationaux suivants : a) Le Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 ; b) Le Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, fait à Bruxelles, le 21 décembre 1979, sortira son plein et entier effet » (MB 22 novembre 1983).

¹⁷⁸ Loi du 28 novembre 1928 « ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'établissement de certaines règles uniformes en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 » (MN 11 janvier 1929).

¹⁷⁹ Loi du 11 avril 1989 « portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (MB 6 octobre 1989, err. MB 8 décembre 1990).

- le nom, la nationalité et le tonnage du navire;
- le lieu du départ et celui de la destination;
- les stipulations relatives au fret.

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.

Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée.

Article 86

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins: un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment.

L'exemplaire du connaissement destiné au capitaine est signé par le chargeur; les autres exemplaires sont signés par le capitaine.

Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour celui à qui les marchandises sont adressées, chacun de ces exemplaires énonce s'il est fait par 1er, par 2e ou par 3e, etc.

Le connaissement doit être signé dans les vingt-quatre heures du chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

Article 87

Sans préjudice des dispositions de l'article 91 ci-après, le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs.

Article 88

En cas de diversité entre le connaissement signé par le chargeur et ceux qui sont signés par le capitaine, chaque original fait foi contre la partie qui l'a signé.

Article 89

Le porteur du connaissement, même en vertu d'un endossement en blanc, a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine.

S'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissement, le capitaine doit s'adresser, en Belgique, au tribunal de commerce; en pays étranger, au consul de Belgique ou au magistrat du lieu, pour faire nommer un consignataire auquel il fera la délivrance du chargement contre le paiement du fret.

Article 90

En cas de naufrage ou de relâche forcée, tout porteur d'un connaissement, alors même qu'il serait à personne dénommée, peut exercer tous les droits du chargeur, se faire délivrer la marchandise par le capitaine et en toucher le produit, à la charge de fournir caution et en se faisant autoriser, en Belgique, par le tribunal de commerce; en pays étranger, par le consul de Belgique ou le magistrat du lieu, qui prescrira telles mesures conservatoires des droits des tiers qu'il jugera convenables.

Article 91

A. Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou en destination d'un port du royaume, est régi par les règles suivantes:

§ 1. Dans le présent article, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur partie à un contrat de transport avec un chargeur

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

§ 2. Sous réserve des dispositions du § 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

§ 3. 1° Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation;

2° Le transporteur, sous réserve des dispositions du § 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées;

3° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4° Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n° 3, a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du 6°bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans

l'année de leur délivrance ou à la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6° bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au 6° précédent, si elles le sont dans le délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à la condition que le règlement de la réclamation ou de la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément au 6°, alinéa 4, du présent paragraphe.

7° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions du § III, 3°, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent article, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

§ 4. 1° Ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions du § 3, 1°. Toutes les fois qu'une partie ou un dommage aura résulté à l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe.

2° Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

- a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;*
- b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;*
- c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;*
- d) D'un « acte de Dieu »;*
- e) De faits de guerre;*
- f) De faits d'ennemis publics;*
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;*
- h) D'une restriction de quarantaine;*
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;*
- j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;*
- k) D'émeutes ou de troubles civils;*
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;*
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;*
- n) D'une insuffisance d'emballage;*

- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;*
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;*
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage;*

3° Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés;

4° Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au présent article ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant;

5° a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

La conversion en francs belges des montants prévus au § IV, 5°, a) s'effectue à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6° Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou

rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

§ 4bis. 1. Les exonérations et limitations prévues par le présent article sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de cet article.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par le présent article.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 5. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par le présent article, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition du présent article ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes du présent article.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

§ 6. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour les marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, ce paragraphe ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

§ 7. Aucune disposition du présent article ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

§ 8. Les dispositions du présent article ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

B. Tout connaissement émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par « les règles de l'article 91 ».

6.226. Le § 1^{er} de la Section « Du Capitaine », intitulée « Des droits et devoirs du capitaine », inclut également différentes dispositions concernant le transport de marchandises par mer.

Les principales sont les suivantes :

Article 59

Il [convient d'entendre: « Le capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment », dont il est question à l'article 58] est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme connaissance.

Article 66

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

Est assimilée au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.

Article 67

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

6.227. Enfin, le Titre IX de la Loi maritime concernant les « Fins de non recevoir et prescriptions » contient quelques dispositions pertinentes :

Article 266

À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Les actions récursoires peuvent être exercées après l'expiration du délai d'un an prévu à l'alinéa 3, pendant un délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties après l'événement qui a donné lieu à l'action.

Article 267

Les réserves prescrites par l'article précédent sont inutiles si, au moment de la réception, l'état des choses transportées a été constaté contradictoirement, soit entre parties, soit par experts.

Le président du tribunal de commerce du port de débarquement est compétent pour désigner, sur simple requête, un ou trois experts avec mission de constater l'état des choses transportées, de déterminer les causes du dommage, et d'en taxer le montant.

La partie adverse sera appelée à l'expertise par lettre recommandée.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets, ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente jusqu'à concurrence du fret dû.

L'opposition à l'ordonnance sera portée devant le tribunal de commerce; elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où avis de l'ordonnance a été reçu, jours fériés non compris.

Article 269

Toutes les actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'une charte-partie ou, sous réserve des dispositions de l'article 266 ci-dessus, d'un connaissance sont prescrites après trois ans, à compter :

1° Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse;

2° Du jour où le voyage est terminé, s'il s'agit d'une charte partie ou d'un connaissance.

Ci-dessous, nous revenons sur la pertinence éventuelle d'autres dispositions légales dans la Loi maritime et en dehors¹⁸⁰.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

6.228. Le règlement du régime légal du contrat de transport de marchandises par mer est l'un des éléments centraux de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Un nouveau régime judicieusement pensé est d'autant plus important que, durant les décennies précédentes, nombre de goulots d'étranglement sont apparus, dont les principaux sont :

- un désordre général sur le plan de la technique législative ;
- le fait que, dans la pratique, il soit fait fi des prescrits légaux ;
- les controverses relatives au champ d'application matériel du régime légal ;
- l'inadéquation de la jurisprudence en ce qui concerne le droit d'action ;
- l'inadéquation et la non-conformité par rapport aux conventions de la jurisprudence en matière de chargement en pontée ;
- la déficience des instruments dont dispose le transporteur maritime en cas de non-enlèvement ;
- l'imprécision relative au droit de rétention et au privilège du transporteur ;
- l'absence d'un régime légal spécifique concernant la compétence internationale.

Ces goulots d'étranglement sont abordés plus en détail dans ce qui suit. Certains d'entre eux concernent la non-conformité par rapport aux conventions et sont, eu égard à la cohérence avec la critique générale de la législation belge, traités dans cette partie-ci. Dans la partie relative à la critique à la lumière du droit international qui suit,¹⁸¹ nous traiterons essentiellement du choix entre les régimes conventionnels disponibles.

- DÉSORDRE SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE

6.229. Il est difficile de nier que le régime légal actuel du contrat de transport de marchandises par mer n'est pas un fleuron de technique législative formelle.

Les dispositions concernées sont réparties entre différentes parties de la Loi maritime. De nos jours, il apparaît tout à fait étrange que les textes de loi pertinents figurent dans le Chapitre sur « Des équipages » du Titre « Des propriétaires des navires et des équipages ». Cette répartition ne facilite aucunement l'utilisation. Par ailleurs, la charte-partie est traitée dans un Titre distinct de la Loi maritime¹⁸².

Une particularité bien connue est que le législateur belge a intégré le texte des Règles de La Haye et de Visby dans un seul et unique article de loi, le fameux article 91 de la Loi maritime. De ce fait, cet article est particulièrement long et manque de clarté. Ce choix de technique législative s'est avéré d'autant plus malheureux que, à l'époque, le législateur avait déjà conscience de la rédaction peu gracieuse des Règles de La Haye en soi¹⁸³. À cet effet, il faut cependant remarquer

¹⁸⁰ Voir *infra*, particulièrement n° 6.230.

¹⁸¹ Voir *infra*, n° 6.249 e.s.

¹⁸² En ce qui concerne l'article 59 de la Loi maritime, voir déjà Livre bleu 5.

¹⁸³ Voir plus particulièrement *Doc.parl.* Chambre, 1926-27, n° 334, 1.

que le législateur belge a étendu le champ d'application des Règles de La Haye par le biais de l'article 91 de la Loi maritime¹⁸⁴.

Les dispositions nationales préexistantes n'ont que très peu été axées sur le régime des Règles de La Haye. Ainsi les articles 85 et 91.A, § 3, 3°, de la Loi maritime contiennent-ils des dispositions qui ne sont pas coordonnées les unes par rapport aux autres concernant les mentions à reprendre obligatoirement dans le connaissance.

Les dispositions modificatives n'ont pas toujours été rédigées avec minutie¹⁸⁵.

Enfin, force est de constater que la Loi maritime ne prévoit pas une place centrale suffisante pour le régime central du contrat de transport maritime.

6.230. Un élément plus important que la structuration malheureuse de la Loi maritime réside dans l'imprécision de la relation des dispositions légales relatives au connaissance par rapport à d'autres textes de loi.

Selon la préparation parlementaire de la Loi du 28 novembre 1928, qui mettait la Loi maritime en concordance avec les Règles de La Haye, les anciennes dispositions restent d'application aux contrats de transport qui ne relèvent pas des Règles et « certaines de ces dispositions » vaudraient également pour le transport qui relève bel et bien des Règles¹⁸⁶. Le texte de loi en soi n'explicite cependant pas davantage cette lacune.

Ci-dessus, l'attention a déjà été attirée sur l'imprécision relative à l'applicabilité des dispositions légales relatives à la charte-partie au transport sous connaissance¹⁸⁷. Concrètement, il est impérativement fait référence aux dispositions concernant l'application des usages locaux (art. 112), le faux fret et le demi-fret (art. 120) et la responsabilité en cas de retard (art. 127-131).

En outre, les règles et principes du droit général du transport s'appliquent de manière supplétive au transport de marchandises par mer, en premier lieu le Titre VIIbis du Livre I du Code de Commerce, également connu comme la Loi générale sur le Transport, qui date de 1891. C'est tout du moins le point de vue d'auteurs tels que De Weerd¹⁸⁸; le texte de loi n'apporte aucune réponse claire. Le Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil concernant le louage d'ouvrage et d'industrie contient également quelques dispositions générales relatives à des voituriers par terre et par eau (art. 1782-1786). Le texte de loi n'indique pas davantage clairement si ces dispositions valent également pour le transport par mer.

6.231. Bon nombre de questions fondamentales relatives au transport par mer ne sont pas abordées dans la Loi maritime et doivent être résolues par le biais de la jurisprudence, qui n'a pas

¹⁸⁴ Pour une analyse critique récente, voir Cornette, M., « 91, het artikel dat wonderen heeft gebaard », dans LA Huybrechts, 93-106.

¹⁸⁵ Ainsi, par Loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais du Code de commerce, à l'exclusion du Livre Ier, titres VIII et IX, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, des lois coordonnées du 25 septembre 1946 sur le concordat judiciaire et de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (MB 27 novembre 1997), la répartition en paragraphes indiqués par des chiffres romains a-t-elle été remplacée par l'indication à l'aide de chiffres arabes (art. 2 et 3, § 2, 7°), mais à l'article 91, A, § 4, 5°, d), de la nouvelle version néerlandaise, une référence croisée au sein de l'article n'a pas été adaptée en conséquence.

¹⁸⁶ Voir *Doc.parl.* Chambre, 1926-27, n° 334, 2.

¹⁸⁷ Voir *supra*, n° 6.10 e.s.

¹⁸⁸ De Weerd, I., « De vervoerovereenkomst », dans De Weerd II, (1), 6, numéros 536-538.

la fermeté d'une législation et qui, comme la pratique le démontre, est exposée à la critique. Des exemples de matières non réglées dans la loi sont le statut de la lettre de transport maritime¹⁸⁹ et le droit d'action¹⁹⁰.

- IGNORANCE DES PRESCRITS LÉGAUX DANS LA PRATIQUE

6.232. Dans la pratique, différents prescrits légaux existants concernant les connaissements ne sont pas ou pas parfaitement respectés depuis un bon bout de temps. C'est par exemple le cas des dispositions relatives aux mentions reprises dans le connaissement (art. 85), au nombre d'exemplaires originaux du connaissement (art. 86) et à la signature du connaissement par l'expéditeur (même art.).

Comme explicité ci-dessous en détail¹⁹¹, la Loi maritime part encore et toujours de l'hypothèse qu'un connaissement est délivré alors que, dans la pratique, d'autres documents de transport sont utilisés.

- CONTROVERSES RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION MATÉRIEL DU RÉGIME LÉGAL

6.233. Le champ d'application matériel du régime légal du transport de marchandises par mer n'est pas très clairement délimité et la jurisprudence disponible fait l'objet de critiques depuis un bon bout de temps.

6.234. Les dispositions légales d'origine nationale concernent le connaissement. Un paragraphe distinct y est consacré dans la Loi maritime (art. 85-91). À l'article 59 de la Loi maritime, le connaissement est défini comme une reconnaissance fournie par le commandant après chargement des marchandises, ce qui est historiquement correct. Dans les dispositions concernées, la notion de contrat de transport n'est pas utilisée et la loi n'en donne dès lors aucune définition. Ci-dessus,¹⁹² il a déjà été expliqué que la Loi maritime n'établit aucune distinction claire entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement, lequel est réglé en détail dans le code.

6.235. La détermination du champ d'application matériel exact des Règles de La Haye et de l'article 91 de la Loi maritime qui est basé sur ces règles est encore plus un casse-tête.

Les Règles de La Haye s'appliquent, conformément à la traduction française publiée en Belgique, à « tout contrat de transport de marchandises par mer » (art. 2). Cette dernière notion est définie comme suit dans les Règles :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement (Art. 1, b)).

À l'article 91 de la Loi maritime, il est précisé que cette disposition légale s'applique au connaissement « négociable » (art. 91.A, préambule). Cet ajout a donné lieu à une discussion. Bien

¹⁸⁹ Voir *infra*, n° 6.237.

¹⁹⁰ Voir *infra*, n° 6.238.

¹⁹¹ Voir *infra*, n° 6.237.

¹⁹² Voir *supra*, n° 6.10 e.s.

qu'un connaissance nominatif soit cessible, il peut difficilement être considéré comme « négociable ». Malgré tout, la jurisprudence et la doctrine ont tendance à également placer le connaissance nominatif sous le régime de l'article 91¹⁹³.

6.236. Dans une approche encore plus restrictive que celle du législateur, la Cour de Cassation a jugé que les Règles de La Haye et de Visby s'appliquent uniquement quand le transporteur est interpellé par le porteur d'un connaissance *effectivement négocié* (le porteur dit tiers-porteur), même lorsqu'aucun contrat d'affrètement n'a été conclu entre le chargeur et le transporteur maritime¹⁹⁴.

Ce rétrécissement du champ d'application des Règles de La Haye et de Visby est difficile à justifier d'un point de vue juridico-technique. La majeure partie de la doctrine belge a critiqué la jurisprudence de la Cour suprême. Les Règles de La Haye visaient non seulement à protéger les tiers-porteurs, mais également tous les expéditeurs étant donné qu'ils ne disposaient pas d'un réel pouvoir de négociation vis-à-vis des transporteurs maritimes. Les Règles prévoient uniquement une exception au cas où une charte-partie a été établie. Le critère utilisé par la Cour de Cassation est en outre impossible à mettre en œuvre étant donné que le transporteur maritime ne peut savoir si l'article 91 s'appliquait ou non que lors de la livraison à destination¹⁹⁵.

Du point de vue de la technique législative, on peut ajouter à cela que la jurisprudence de la Cour de Cassation est difficilement compatible avec le texte de l'article 91 qui – ce qui en soi n'est pas tout à fait conforme aux conventions – exige la négociabilité du connaissance mais qui suffit également d'emblée. En d'autres termes, une négociation effective n'est exigée nulle part par le texte de loi.

6.237. Tant les Règles de La Haye que le régime belge qui s'appuie sur ces règles sont axés sur le connaissance et des documents similaires donnant droit aux marchandises. Cette délimitation documentaire du champ d'application est opposée à une approche plus abstraite en fonction de laquelle la qualification de la relation juridique en tant que contrat de transport est centrale. Au niveau international, on déplore un manque d'unanimité concernant la question de savoir quels documents de transport peuvent être assimilés au connaissance pour l'application des Règles de La Haye (et des régimes nationaux qui reposent sur ces règles).

Dans le secteur maritime actuel, le connaissance continue à jouer un rôle essentiel, plus particulièrement lorsque l'on vise à vendre en route les marchandises transportées (dans la pratique, souvent des matières premières) matérialisées dans le connaissance en tant que papier de valeur négociable ou lorsqu'un achat – une vente international(e) doit être financé(e) à l'aide d'un crédit documentaire. D'autre part, la méthode de travail classique basée sur l'utilisation de connaissances entraîne souvent des difficultés pratiques, par exemple lorsque les marchandises arrivent à destination avant le connaissance ou en cas de transactions frauduleuses.

Ni les Règles de La Haye ni l'article 91 de la Loi maritime n'accordent d'attention aux documents de transport actuels usuels tels que la lettre de transport maritime (*sea waybill*). Ce dernier document constitue un récépissé et une preuve du contrat, mais ne remplit aucun rôle de légitimation lors de la remise à destination. Dans la législation belge, qui connaît uniquement des

¹⁹³ Voir Loyens, 182, n° 256 ainsi que Stevens VoC, 42, n° 70, et les références qui s'y trouvent.

¹⁹⁴ Cass. 11 septembre 1970, *AC* 1971, 33, *Pas.* 1971, I, 27, *RW* 1970-71, 693, *RHA* 1970, 427; Cass. 25 mai 1979, *AC* 1978-79, 1120, *Pas.* 1979, I, 1105, *JT* 1980, 550, *RW* 1979-80, 971, *RHA* 1979-80, 251, *RCJB* 1982, 465, avec note de Putzeys, J., « La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d'un connaissance et aux chargements en pontée? », *Eur. Vervoerr.* 1980, 175.

¹⁹⁵ Voir pour des explications complémentaires et des références à des sources, Stevens VoC, 190-192, numéros 330-331.

contrats d'affrètement et des connaissements, la lettre de transport maritime tombe dans un vide juridique et le réceptionnaire de la cargaison ne bénéficie d'aucune protection de droit impératif – il faut à vrai dire admettre que la lettre de transport maritime au sens des Règles de La Haye et de l'article 91 est un « document similaire » à un connaissement¹⁹⁶.

- INADÉQUATION DE LA JURISPRUDENCE EN CE QUI CONCERNE LE DROIT D'ACTION

6.238. Actuellement, la question de savoir à qui revient le droit d'action à charge du transporteur maritime – en d'autres termes qui peut intenter une action en avarie – n'est pas réglée légalement.

L'article 89 de la Loi maritime dispose que le porteur du connaissement « a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine ». On en déduit par analogie que le droit à réclamer des dommages et intérêts, qui est vu comme un complément du droit de délivrance, revient exclusivement au porteur du connaissement¹⁹⁷.

Le principe selon lequel le droit à la délivrance, mais également le droit (qui s'y rapporte) d'intenter une action en avarie, revient exclusivement au porteur du connaissement a été confirmé à diverses reprises par la Cour de Cassation. Le droit d'action du porteur du connaissement est un droit d'action abstrait : le droit d'intenter une action en avarie à charge du transporteur maritime s'appuie uniquement sur la qualité du porteur du connaissement, que ce porteur ait lui-même subi un dommage ou non¹⁹⁸.

Ces règles fondamentales reposent purement sur des interprétations de la jurisprudence et non sur un régime légal. Il est regrettable qu'aucun régime légal univoque ne soit disponible pour faire connaître ce droit et la sécurité juridique.

6.239. Du point de vue du contenu également, le régime actuel du droit d'action est on ne peut plus problématique.

D'une part, des litiges sont fréquemment portés devant les tribunaux concernant la question de savoir qui doit être considéré comme porteur du connaissement. Théoriquement, le concept de porteur du connaissement est relativement simple et clair à décrire, mais, dans la pratique, nombre d'intermédiaires interviennent (agents, expéditeurs, expéditeurs en douane, transporteurs routiers, etc.) qui, généralement, ne reçoivent que des instructions sommaires ou simplement verbales et qui, parfois, agissent en différentes qualités. Parfois, les parties n'estiment pas ou pas correctement la portée juridique de leur qualité ou de leurs actes et les documents sont parfois erronément complétés d'un point de vue juridique ou sont signés sans mention de la qualité exacte. Par conséquent, il est parfois particulièrement difficile d'établir qui a proposé le connaissement et qui doit être censé l'avoir fait sur le plan juridique. En théorie, il est possible d'établir qui est intervenu sur ordre de qui et si cette personne a agi en son nom propre (mais

¹⁹⁶ Dans ce sens enfin, Insel, B., « Zeevrachtbrieven en de Haagse Regels. Het Brusselse cognossementsverdrag (andermaal) bekeken », dans LA Huybrechts, 407-423.

¹⁹⁷ Voir e.a. Roland, S., « Vorderingsgerechtigdheid in het zeerecht », dans Van Hooydonk, E. (ed.), *Actualia Zee- en Vervoerrecht*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2003, 73-87; Smeesters-Winkelmolen I, 602, n° 443; Van Ryn-Heenen IV, 776-777, n° 909.

¹⁹⁸ Voir e.a. Cass. 9 septembre 1966, *Pas.* 1967, I, 30, *JT* 1967, 22, *RW* 1966-67, 809, *RHA* 1967, 303, *RCJB* 1968, 121, note de De Smet, R., « Du droit à indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissement »; Cass. 6 juin 1969, *AC* 1969, 974, *Pas.* 1969, I, 902, *RW* 1969-70, 805, *RHA* 1973, 415; Cass. 14 mai 1981, *AC* 1980-81, 1063, *Pas.* 1981, I, 1063, *RHA* 1981-82, 415; Cass. 26 octobre 1984, *AC* 1984-85, 322, *Pas.* 1985, I, 285, *Eur.Vervoerr.* 1990, 19, *R.W.* 1984, 2973; Cass. 11 janvier 1991, *AC.* 1990-91, 486, *Pas.* 1991, I, 427, *RW* 1990-91, 1434, *RHA* 1992, 87. Pour un relevé doctrinal récent, voir Loyens, 346 e.s., n° 481 e.s.

pour le compte de son mandant) ou a communiqué l'identité de son principal. La pratique est cependant souvent toute différente¹⁹⁹. Au moment où l'action en avarie doit être intentée, il est souvent difficile de reconstituer l'une et l'autre chose. Comme le droit d'action est exclusif, les parties défenderesses essaient de mettre cette situation à profit. Lorsque l'action n'a pas été intentée par le porteur (juridique) du connaissement, l'action sera déclarée irrecevable, ce qui implique d'emblée la fin définitive de l'affaire. Du fait des délais de prescription courts et de la limitation stricte du droit d'action, une erreur à cet effet est fatale. Généralement, il n'est plus possible pour la partie qui, après la première procédure, s'avère être en droit d'intenter une action, d'encore intenter une action en avarie. De ce fait, les litiges concernant les qualités précises des parties demanderesses et des diverses parties qui sont intervenues sur le terrain pour le transporteur constituent un moyen de défense important, mais purement formaliste²⁰⁰.

Si le porteur du connaissement est également la partie qui subit le dommage, il s'agit d'un procès classique : le porteur du connaissement a lui-même subi le dommage et a dès lors un intérêt personnel concernant l'action en avarie à intenter à charge du transporteur maritime et à obtenir un jugement. Dans les cas où une personne autre que le porteur du connaissement a subi le dommage, il arrive que des problèmes se posent dans la pratique. En effet, le porteur du connaissement doit dans ce cas mener une procédure pour le compte d'une autre partie, alors qu'il n'a aucun intérêt personnel. Il arrive régulièrement que le porteur du connaissement ne soit guère enthousiaste à l'idée de collaborer à une telle procédure, voire qu'il refuse tout simplement de le faire, par exemple parce qu'il entretient une bonne relation avec le transporteur maritime et ne veut pas la mettre en jeu. Dans la pratique, il arrive que des procédures soient formellement menées au nom du porteur du connaissement alors que, en réalité, celui-ci n'est même pas au courant qu'une procédure est en cours. Des problèmes peuvent également surgir lorsque le porteur du connaissement disparaît dans le courant de la procédure (par exemple des suites d'une faillite) ou change de nature (par exemple des suites d'une fusion ou d'une conversion).

Enfin, le régime actuel du droit d'action exclusif dans le chef du porteur du connaissement ne peut pas être appliqué lorsque le champ d'application du régime légal est étendu au contrat de transport en tant que tel. Si le régime légal s'applique également quand un document de transport autre que le connaissement est émis – et même lorsqu'aucun document de transport quel qu'il soit n'est émis – il faut évidemment également déterminer à qui, dans pareils cas, le droit d'intenter une action en avarie revient.

- INADÉQUATION ET NON-CONFORMITÉ PAR RAPPORT AUX CONVENTIONS DE LA JURISPRUDENCE EN MATIÈRE DE CHARGEMENT EN PONTÉE

6.240. Le transport de marchandises sur le pont de navires implique des risques particuliers. Les marchandises y sont exposées aux intempéries et au vent, peuvent être endommagées par les eaux qui inondent le pont, voire tomber par-dessus bord et entrent en considération pour une répartition dans le cadre d'une avarie commune. Néanmoins, le transport d'une cargaison en pontée est habituel depuis tout temps sur certaines routes commerciales. Avec l'avènement de la navigation à vapeur, de la place s'est par ailleurs libérée sur le pont. En Europe du Nord-Ouest, une forme typique de transport en pontée réside dans l'importation de bois de Scandinavie. Aujourd'hui, il est tout à fait habituel de transporter des conteneurs sur le pont de porte-

¹⁹⁹ Stevens, F., « Maritiem procesrecht », *T.B.H.* 2008, (603), 605-606, n° 7.

²⁰⁰ Comparer à ce propos avec Roland, S., « Subrogatie van verzekeraars en tenaamstelling van proceduredocumenten », *LA Tricot*, (457), 457:

Het is verontrustend dat magistraten, advocaten, verzekeraars vandaag de dag haast evenveel tijd moeten besteden aan losse toelaatbaarheidsproblemen als aan de grond van het geschil.

conteneurs spécialisés. Certaines cargaisons spéciales, par exemple certains types de marchandises dangereuses, des objets très encombrants tels que trains et bateaux et des chargements dans le cadre de projets industriels ne peuvent pas être transportés sous le pont ou un tel transport n'est pas autorisé.

Au vu de cette réalité variée, le régime légal belge actuel de la responsabilité en cas de transport d'un chargement en pontée peut être qualifié de déficient. Il est incohérent et dépassé et la jurisprudence qui repose sur ce régime ne correspond pas aux besoins actuels.

6.241. L'article 66 de la Loi maritime dispose :

*Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.
Est assimilée au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.*

Cette disposition repose sur l'article 229 du Code de Commerce français qui disposait :

*Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur.
Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.*

Cette dernière disposition avait été en grande partie empruntée à l'Ordonnance de la Marine de Colbert. L'article XII du Titre premier du deuxième Livre de l'Ordonnance disposait en effet :

Faisons défenses aux maîtres & patrons de charger aucunes marchandises sur le tillac de leurs vaisseaux, sans l'ordre ou consentement des marchands, à peine de répondre en leur nom de tout le dommage qui en pourrait arriver.

L'origine de cette disposition peut encore remonter plus loin dans le temps, à savoir l'article CXLI du Consulat de la Mer qui date du Moyen Age.

L'article 66 de la Loi maritime est considéré comme une règle de droit supplétif à laquelle il peut être dérogé contractuellement. La règle de responsabilité reprise dans cet article vaut par ailleurs uniquement lorsque le transport en pontée est en relation de causalité avec le dommage²⁰¹.

6.242. Les Règles de La Haye excluent de la définition de « marchandises » la cargaison « qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée » (art. 1, c)). La version actuelle de l'article 91 de la Loi maritime exclut de la définition de « marchandises », la cargaison « qui par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est transportée ainsi ».

Selon la lettre, ces dispositions sont claires : ni les Règles de La Haye ni l'article 91 ne s'appliquent à une cargaison qui, conformément au contrat de transport conclu, est transportée de fait sur le pont. Si une seule des conditions d'exclusion n'est pas satisfaite, les règles visées s'appliquent néanmoins : ainsi s'appliquent-elles lorsque la cargaison est transportée en pontée sans que cela ne soit indiqué dans le contrat et également lorsque la cargaison est indiquée comme chargement en pontée mais que, en fait, les marchandises sont transportées sous le pont.

²⁰¹ Voir e.a. Jacobs I, 177-178, n° 143.

Ce schéma simple n'est toutefois pas suivi par la Cour de Cassation. La Cour suprême a jugé à diverses reprises que le transporteur maritime ne peut malgré tout plus, lorsque le chargement est transporté en pontée sans indication et que les Règles de La Haye et l'article 91 peuvent être réputés d'application, se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité reprises dans les Règles. Le raisonnement de la Cour est que le tiers-porteur d'un connaissance pur peut partir de l'hypothèse que la marchandise sera transportée sous le pont et ne sera par conséquent pas exposée aux risques du chargement en pontée. Dans une récente jurisprudence, la Cour a néanmoins fait une exception pour les navires qui « ont spécifiquement été équipés pour le transport sous pont », et l'article 66 de la Loi maritime, lorsqu'il s'agit de la position du tiers-porteur, a été estimé dénué de pertinence car il régirait uniquement la relation entre le transport maritime et l'expéditeur²⁰².

Mis à part une réaction dissidente du tribunal de commerce d'Anvers, la jurisprudence de la Cour de Cassation est suivie apparemment fidèlement. Souvent, la jurisprudence inférieure donne l'impression que le transport d'un chargement en pontée non déclaré est *a priori* illégitime. À cet effet, il est souvent, voire toujours, fait référence à l'ancien article 66 de la Loi maritime²⁰³.

Malgré le léger assouplissement récent, la jurisprudence de la Cour de Cassation continue à attirer les critiques dans la doctrine. Le raisonnement de la Cour est incompatible avec les Règles de La Haye. Ces dernières ne déterminent pas du tout si et dans quelles circonstances un transport en pontée est légitime ou non. Elles exigent un arrimage généralement convenable et soigné pour tout chargement. En ce qui concerne le chargement en pontée, les Règles visaient uniquement à offrir une facilité aux transporteurs maritimes qui pouvaient regagner leur liberté contractuelle en vue du transport en pontée plus risqué et en accord avec l'expéditeur. La mention particulière dans les Règles du chargement en pontée a été rédigée à l'avantage du transporteur et aucunement du tiers-porteur. En outre, la jurisprudence de la Cour porte préjudice à la description limitative reprise dans les Règles de La Haye des cas où le droit à une limitation de responsabilité se perd (faute intentionnelle et téméraire, voir également l'art. 91.A, § 4, 5°, e)). D'autre part, la sanction que la Cour impose au transport d'un chargement en pontée non déclaré fait fi de la réalité de le secteur maritime actuel. Surtout dans le secteur des conteneurs, il est parfaitement normal que des conteneurs soient transportés en pontée. Qui plus est, la planification du transport par ordinateur ne permet souvent pas au transporteur maritime de déterminer au préalable si un conteneur déterminé sera arrimé en pontée ou sous le pont. Ensuite, la jurisprudence belge semble s'écarter fortement du point de vue actuellement en vigueur au niveau international : tant les législations étrangères que nationales et les conventions internationales récentes (Règles de Hambourg, Règles de Rotterdam, CMNI) reconnaissent expressément que le transport en pontée est parfaitement normal dans certaines circonstances. Enfin, on ne comprend pas bien pourquoi l'article 66 de la Loi maritime influencerait

²⁰² Voir plus particulièrement. Cass. 25 mai 1979, *AC* 1978-79, 1120, *Pas.* 1979, I, 1105, *JT* 1980, 550, *RW* 1979-80, 971, *RHA* 1979-80, 251, *RCJB* 1982, 465, avec note de Putzeys, J., « La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d'un connaissance et aux chargements en pontée? », *Eur.Vervoerr.* 1980, 175; Cass., 1^{er} décembre 2000, *AC* 2000, 1889, *RHA* 2000, 348, *RW* 2001-02, 59, *TBH* 2001, 472, avec note de Libouton, J.; Cass., 1^{er} décembre 2000, *AC* 2000, 1892, *Eur.Vervoerr.* 2001, 185, *RHA* 2000, 99, *RW* 2001-02, 59, *TBH* 2001, 462, avec note de J. Libouton.

²⁰³ Voir e.a. Anvers 13 juin 1984, *RHA* 1986, 122; Anvers 23 septembre 1996, *RHA* 1997, 336; Anvers 24 février 1997, *Eur.Vervoerr.* 1997, 202; Anvers 10 mars 1997, *Eur.Vervoerr.* 1997, 208; Bruxelles 30 janvier 1998, *Eur.Vervoerr.* 1998, 528; Tribunal de Commerce Anvers 28 avril 1998, *RHA* 1998, 451 (aucune référence à l'art. 66 de la Loi maritime).

uniquement la responsabilité du transporteur maritime vis-à-vis du chargeur et non celle vis-à-vis du tiers-porteur²⁰⁴.

Les très rares auteurs qui approuvent la jurisprudence de la Cour partent à tort de l'hypothèse que les Règles de La Haye valent uniquement pour un chargement transporté dans la cale et qu'elles imposent l'obligation de transporter la cargaison sous le pont et de mentionner le chargement en pontée sur le connaissement²⁰⁵. Apparemment, la jurisprudence de la Cour avait été en partie inspirée par les mêmes auteurs initialement²⁰⁶.

La récente jurisprudence de la Cour est par ailleurs lue dans un sens différent. Un auteur y voit tout simplement la confirmation de la doctrine précédente²⁰⁷, l'autre estime que, dorénavant, il faut vérifier si le tiers-porteur pouvait raisonnablement s'attendre à un transport sous le pont²⁰⁸.

L'assouplissement mentionné par la Cour concernant les porte-conteneurs 'sans pont' ou 'entièrement cellulaires' ou 'hatchcoverless' a, quoi qu'il en soit, peu d'impact étant donné que, dans ce secteur, on a recours à des navires munis de panneaux d'écouilles qui, durant les opérations de chargement et de déchargement dans les ports, sont placés sur le quai. Il n'est quasiment plus question de navires sans panneaux d'écouilles munis de pompes pour déverser les eaux de mer et pluviales²⁰⁹.

6.243. Dans les années quatre-vingt, l'Administration de la Marine avait un avant-projet de loi en préparation introduisant une présomption selon laquelle le chargeur accorde une autorisation de transport en pontée de conteneurs à bord de porte-conteneurs. Malgré la propagande dans la doctrine,²¹⁰ cet avant-projet n'a jamais entraîné une modification de la loi.

6.244. En 2007, une initiative de modification de la Loi maritime a été développée mais elle n'a connu aucune suite du fait du démarrage du processus de révision du droit belge de la navigation.

En ce qui concerne le chargement en pontée, les auteurs, inspirés par la législation française, ont proposé de compléter l'article 66 de la Loi maritime comme suit :

Sauf lorsque l'expéditeur a stipulé expressément le chargement sous le pont, il est toujours réputé avoir donné son accord écrit sur le chargement en pontée s'il s'agit de conteneurs, chargés à bord de navires spécialement équipés pour le transport de conteneurs.

²⁰⁴ Voir et comparer e.a. avec Libouton, J., note sous Cass., 1^{er} décembre 2000, *TBH* 2001, 467-471; Putzeys, J., « La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d'un connaissement et aux chargements en pontée ? », note sous Cass. 25 mai 1979, *RCJB* 1982, (469), 481-485, numéros 11-15; Stevens VoC, 261-273, n° 445-454; van Doosselaere, J., « De beperking van aansprakelijkheid voor schade aan deklading », dans *Recht in beweging. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr. Ridder R. Victor*, II, Deurne, Kluwer, 1973, 1147-1157; Verguts, P. et Gossiaux, O., « Deklading: Vrijbrief ou Guillotine », *Eur.Vervoerr.* 1998, 195-241, dans le même sens, déjà précédemment Smeesters-Winkelmolen II, 237-238, n° 638.

²⁰⁵ Voir Roland, R. et Insel, B., « Aanmerkingen en kanttekeningen bij de geplande wijziging van de Belgische maritieme wetgeving ter zake van bevoegdheid en deklading », *RHA* 2006, (314), 320-335.

²⁰⁶ Voir Roland-Huybrechts TPR 1968, 489-490, n° 48; essentiellement Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976, 169-172, n° 124.

²⁰⁷ Dans ce sens, Van Aerde, C., « De aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor verlies of beschadiging van lading die op het dek van het schip is vervoerd », *TBH* 2004, (419), 424, n° 6.

²⁰⁸ Stevens VoC, 267, n° 449.

²⁰⁹ Concernant les aspects relatifs à la construction navale, voir e.a. Eyres, D.J., *Ship Construction*, Amsterdam, Elsevier, 2007, 19.

²¹⁰ Voir van Doosselaere, J., « Het internationaal containervervoer en de noodzakelijkheid van een aanpassing van de betreffende Belgische wetgeving », *LA Tricot*, (537), 550-551; comparer déjà avec Tricot, L., « Het zeerecht morgen », *RW* 1987-88, (1417), 1420, n° 7; Van Ryn-Heenen IV, 811-812, n° 946.

En cas de transport, à bord de tels navires, de conteneurs en pontée, que celle-ci soit ou non mentionné sur le connaissement, l'article 91 de la Loi maritime, en ce compris les exonérations et limitations de responsabilité qui y sont prévues, est applicable à la relation entre le transporteur maritime et le porteur du connaissement.

Dans l'Exposé des Motifs, il était expressément souligné que les Règles de La Haye et de Visby mentionnent le chargement en pontée uniquement dans le cadre du champ d'application.

Le projet de texte datant de 2006 a suscité une note critique particulièrement virulente dans le chef de Roland et d'Insel, qui portaient du point de vue que les Règles de La Haye et de Visby obligeraient le transporteur à transporter les marchandises sous le pont²¹¹.

Le projet de texte de 2007 aurait sans doute également donné lieu à des difficultés. La description de « navires spécialement équipés pour le transport de conteneurs » implique la question de savoir si les navires pour marchandises diverses équipés de twistlocks montés sur les pont ou les panneaux d'écoutes relèveraient également de cette notion. Si tel est le cas, tous les navires qui transportent des conteneurs en pontée auraient été concernés par l'exception. Au vu de l'existence de différents types de conteneurs, la question de savoir ce qu'il convient d'entendre par conteneur aurait également pu engendrer des problèmes. Enfin se pose la question de savoir pourquoi l'exception devrait se limiter au transport de conteneurs. Le transport en pontée est également habituel dans le secteur ro-ro, le secteur de cargaisons industrielles et pour certaines marchandises, même dans le transport « breakbulk ».

- DÉFICIENCE DES INSTRUMENTS DONT DISPOSE LE TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE NON-ENLÈVEMENT

6.245. Dans la pratique, il arrive relativement fréquemment que des marchandises ne soient pas enlevées par le destinataire (par exemple parce que ce dernier n'est plus intéressé par les marchandises, parce qu'il existe un conflit entre le vendeur et l'acheteur et que l'acheteur refuse de réceptionner les marchandises, parce que le destinataire est introuvable, parce que les marchandises ont été expédiées *mala fide* pour s'en débarrasser au vu, entre autres, d'une nouvelle interdiction légale d'importation, etc.). Dans ces cas, les marchandises restent aux mains du transporteur maritime ou de son manutentionnaire. Pareilles situations ne peuvent pas perdurer car les marchandises prennent de la place sur le terminal, se dégradent ou vieillissent, entraînent des frais, etc. Si les marchandises ont été arrimées dans un conteneur, ce conteneur qui appartient généralement à un armateur est bloqué.

La Loi maritime ne contient pas de dispositions explicites qui permettent au transporteur, après un certain temps, de se débarrasser des marchandises non enlevées. Il s'agit entre autres d'un vieux goulot d'étranglement²¹², qui n'est pas traité dans les Règles de La Haye.

²¹¹ Voir une nouvelle fois Roland, R. et Insel, B., « Aanmerkingen en kanttekeningen bij de geplande wijziging van de Belgische maritieme wetgeving ter zake van bevoegdheid en deklading », *RHA* 2006, (314), 320-335.

²¹² Comparer déjà avec Smeesters-Winkelmolen I, 466, n° 332:

Comment le capitaine peut-il, en l'absence de toute avarie, demander l'autorisation de vendre les marchandises lorsque les porteurs des connaissements lui sont inconnus ? Nous avons vu [...] que le capitaine doit publier une annonce dans un journal. Mais si, malgré cela, personne ne se présente ?

En droit strict, le capitaine est dans l'impossibilité de s'adresser à justice. Pour remédier à cette lacune de la loi, la pratique a imaginé la procédure contre les porteurs inconnus des connaissements. Le capitaine cite les porteurs inconnus et obtient ainsi la mesure sollicitée. Si, plus tard, le destinataire prétend avoir été lésé par ce jugement, il peut l'attaquer soit par action directe, soit par tierce opposition.

L'article 123 de la Loi maritime, qui fait partie du Titre III concernant la charte-partie, et dont l'applicabilité au contrat de transport n'est par conséquent pas évidente, prévoit une possibilité d'action dans la mesure où le destinataire des marchandises refuse de les réceptionner. L'article dispose que si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, il conserve, conformément à cette même disposition, son recours contre le chargeur. Ladite disposition légale ne fixe aucune procédure judiciaire spécifique et autorise en outre uniquement la vente si un fret reste dû. Si plus aucun fret n'est dû ou si la valeur des marchandises est supérieure au fret dû, le dépôt des marchandises (du surplus) peut être ordonné. Cela n'offre cependant aucune solution lorsqu'il s'agit de marchandises non enlevées. Si le destinataire n'a pas enlevé les marchandises, il ne les enlèvera pas davantage lors du séquestre, qui doit également être payé, et il ne peut pas non plus conserver les marchandises à titre permanent.

L'article 267 de la Loi maritime, qui fait partie du Titre IX concernant les fins de non-recevoir et prescriptions, prévoit également un mécanisme afin de procéder à la vente. Cette disposition qui, en ordre principal, a trait à l'établissement d'un dommage (éventuel) permet au président du tribunal de commerce du port de débarquement, sur simple requête, d'ordonner que les marchandises soient données en dépôt ou soient mises sous séquestre ou qu'elles soient transportées dans un entrepôt public ou privé. L'ordonnance peut également ordonner la vente des marchandises jusqu'à concurrence du fret dû. L'opposition à l'ordonnance sera portée devant le tribunal de commerce ; elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où l'avis de l'ordonnance a été reçu, dimanches et jours fériés non compris. Cet article indique par conséquent de quelle manière le président doit être saisi, mais l'ordonnance du président a essentiellement trait à la désignation d'un expert. En ordre complémentaire, la désignation d'un séquestre ou la vente des marchandises peuvent également être ordonnés. La question se pose de savoir si la disposition peut également être appliquée en l'absence d'un dommage et lorsque que, par conséquent, il n'y a aucune raison de désigner un expert²¹³. En outre, la vente est ici uniquement possible jusqu'à concurrence du fret dû.

Le transporteur maritime pourrait également se prévaloir de Loi du 21 février 1983 relative à la vente de certains objets abandonnés. La procédure qui est développée dans cette loi présuppose cependant que le propriétaire des marchandises est au moins connu ou joignable. Lorsqu'il s'agit de marchandises transportées, cela n'est cependant pas toujours le cas, loin de là²¹⁴.

De nombreux connaissements comprennent une clause autorisant le transporteur à vendre les marchandises transportées ou à se les approprier si celles-ci n'ont pas été enlevées durant une période déterminée. Toutefois, la validité juridique d'une telle clause n'est pas évidente. La personne qui a conclu le contrat de transport avec le transporteur ou a accepté cette clause n'est, en effet, pas nécessairement le propriétaire des marchandises ou n'est pas habilitée autrement à disposer des marchandises.

Enfin, il n'existe encore aucune solution pratique qui consiste à attendre (au moins) un an, jusqu'après l'expiration du délai de prescription conformément aux Règles de La Haye et de Visby. Comme, après que le délai de prescription a pris cours, les réceptionnaires de la cargaison ne peuvent plus intenter aucune action contre le transporteur maritime, celui-ci peut en fait disposer à son gré des marchandises. Bien entendu, cette solution n'est ni pratique, ni juridiquement convaincante.

²¹³ Voir Smeesters-Winkelmolen I, 466, n° 332. Ces auteurs sont d'avis que l'art. 267 de la Loi maritime s'applique uniquement en cas de dommage ou de manque.

²¹⁴ Voir à ce propos déjà la Livre bleu 7, n° 7.379.

6.246. Le Loi maritime ne contient pas de dispositions concernant le droit de rétention du transporteur et le privilège de ses créances.

Comme déjà souligné ci-dessus²¹⁵, cette matière est cependant réglée au Titre III relatif à la charte-partie dont l'applicabilité aux contrats de transport est néanmoins incertaine. Concrètement le recouvrement des créances sur les marchandises et le droit de rétention ainsi que le privilège de l'affréteur sont réglés aux articles 116, 124, 125 et 126 de la Loi maritime.

En outre, la Loi hypothécaire accorde également un privilège aux transporteurs. L'article 20, 7° de la Loi hypothécaire dispose notamment que :

Les créances sur certains biens immobiliers sont privilégiées :

[...]

7° Les frais de voiture et les dépenses accessoires, sur la chose voiturée, pendant que le voiturier en est saisi, et pendant les vingt-quatre heures qui suivront la remise au propriétaire ou au destinataire, pourvu qu'ils en aient conservé la possession.

Il n'est pas évident de savoir si cette dernière disposition s'applique également aux transporteurs maritimes²¹⁶. Si la réponse est affirmative, se pose alors la question relative au rapport avec les dispositions correspondantes, mais pas similaires, du Titre III de la Loi maritime.

L'article 124 de la Loi maritime suggère que le transporteur ne peut pas exercer un droit de rétention sur les marchandises transportées²¹⁷. Cette règle – qui est issue de l'Ordonnance de la Marine – remonte cependant à une époque où les destinataires venaient réceptionner leurs marchandises sur le quai, directement du navire. Aujourd'hui, les marchandises sont enlevées par le destinataire auprès du docker ou de l'opérateur du terminal qui a déchargé le navire, généralement après que le navire est reparti. Bien que cela ne soit pas expressément confirmé dans la Loi maritime, il subsiste peu de doutes concernant le fait que, à ce moment-là, le transporteur maritime peut (par le biais du manutentionnaire qui est son agent d'exécution) se prévaloir d'un droit de rétention sur les marchandises dans la mesure où le destinataire ne respecte pas ses obligations. Si, par exemple, le destinataire est redevable d'un fret ou d'autres frais liés au transport et qu'il ne les acquitte pas, le transporteur peut suspendre sa propre obligation de livraison jusqu'au moment où il a reçu le paiement. Comme les marchandises ne sont pas conservées à bord du navire, l'article 124 de la Loi maritime n'est pas violé. Si, ensuite, le réceptionnaire de la cargaison refuse d'accepter les marchandises, l'article 123 invoqué ci-dessus de la Loi maritime relatif à la vente d'une cargaison refusée peut s'appliquer²¹⁸.

En outre, un litige peut surgir concernant l'ampleur du droit de rétention du transporteur, plus précisément si ce dernier devait refuser de délivrer les marchandises parce que le destinataire n'a pas encore payé les frais relatifs à d'autres marchandises. Une extension conventionnelle du droit de rétention est valable à condition qu'il existe un lien entre les marchandises retenues et la

²¹⁵ Voir *supra*, n° 6.51.

²¹⁶ Confirmation par Stevens VoC, 187, n° 324; *contra* apparemment : Loyens, 595, n° 799; Van Ryn-Heenen IV, 723, n° 866.

²¹⁷ Smeesters-Winkelmolen I, 510, n° 367.

²¹⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 512, n° 367.

créance dont le paiement est exigé. Ce lien doit être objectif et correspondre à la réalité économique des relations entre les parties²¹⁹.

- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉGAL SPÉCIFIQUE CONCERNANT LA COMPÉTENCE INTERNATIONALE

6.247. La question de savoir quels tribunaux sont compétents pour connaître de l'action en avarie à charge du transporteur revêt une importance pratique considérable.

Cette matière n'a pas été réglée dans les Règles de La Haye et de Visby, mais bien dans le Règlement de Bruxelles I et la Convention EVEX.

Conformément au Règlement de Bruxelles I, le défendeur ne peut pas uniquement être convoqué devant les tribunaux de l'État membre où il possède son domicile (art. 2²²⁰), mais également, spécifiquement en ce qui concerne des engagements contractuels, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée ; pour la fourniture de services, il s'agit du lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis (art. 5.1, b)²²¹). Dans l'affaire Rehder / Air Baltic, la Cour de Justice a décidé que, dans le cadre d'un contrat de transport, tant le lieu de départ que le lieu d'arrivée sont, de manière équivalente, le lieu d'exécution de l'obligation de sorte que le demandeur a le choix entre ces deux lieux pour intenter son action (outre la possibilité d'assigner par-devant le juge du domicile du transporteur). Ni le lieu où le contrat de transport est conclu, ni le lieu où le document de transport est émis, ni le lieu d'une escale éventuelle ne présentent suffisamment de pertinence de sorte qu'il ne se crée aucune compétence dans ces lieux²²². L'arrêt avait trait à un contrat pour le transport de personnes par avion, mais est tout autant pertinent à l'égard de contrats pour le transport de marchandises par mer.

Dans le cadre de la convention EEX, la Cour de Cassation a, dans un arrêt du 7 janvier 2011, jugé dans un sens similaire :

L'exécution d'un contrat de transport par mer englobe un ensemble de services qui ne peuvent pas être scindés tels que, entre autres, le chargement et l'arrimage des marchandises ; leur transport et la délivrance dans le port de destination de sorte que tant le lieu de chargement que le lieu de déchargement doivent être considérés de manière équivalente comme les lieux où les obligations qui font l'objet du transport par mer sont exécutées.

Il en résulte que le demandeur peut, au choix, convoquer le transporteur maritime devant le tribunal de la juridiction où un de ces lieux est situé²²³.

Au cas où ni le Règlement de Bruxelles I ni la Convention EVEX ne s'appliquent, il faut s'en référer aux dispositions du Code de Droit international privé (Code DIP) qui dispose que les juridictions belges sont compétentes si le défendeur est domicilié ou a sa résidence habituelle en Belgique lors de l'introduction de la demande (art. 5). En ce qui concerne des obligations contractuelles, le Code DIP dispose que les juridictions belges sont compétentes pour connaître

²¹⁹ Voir e.a. Van Gerven-Covemaeker, 213.

²²⁰ Dans le Règlement remanié de Bruxelles I (Règlement n° 1215/2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale) qui sera d'application à compter du 10 janvier 2015, cela devient l'article 4 d'une teneur similaire.

²²¹ Dans le Règlement Bruxelles I remanié, cela devient l'article 7.1, b), d'une teneur similaire.

²²² Cour de Justice 9 juillet 2009, C-204/08, Rehder / Air Baltic.

²²³ Cass. 7 janvier 2011, RABG 2011, 836, note de Van Doninck, J. et Volders, B., « Internationale bevoegdheid inzake zeevervoer: het Hof van Cassatie als revisierechter ? »

des demandes en matière d'obligations contractuelles si l'obligation est née en Belgique ou si elle doit être exécutée en Belgique (art. 96, 1^o). Par conséquent, le juge belge peut se déclarer compétent dans tous les cas suivants :

- le contrat de transport a été conclu en Belgique ;
- les marchandises ont été ou doivent être transportées vers la Belgique ;
- les marchandises ont été ou doivent être transportées à partir de la Belgique ;

Dans le projet de loi préparé en 2007 portant modification des articles 59, 66 et 91 A de la Loi maritime²²⁴, le régime suivant avait été repris concernant la juridiction compétente :

Les obligations découlant du connaissance et du contrat de transport doivent être exécutées tant dans le port de chargement que dans le port de déchargement des marchandises, tels que prévus dans le connaissance. Il en est de même des services qui ont été ou auraient dû être fournis.

Ce règlement a été développé conformément à la convention EEX qui ne contenait aucune définition autonome de la notion de « lieu d'exécution de l'obligation », mais en laissait la détermination au droit national applicable. Conformément à la convention EEX, le législateur national était par conséquent libre de déterminer expressément où les obligations en vertu d'un contrat de transport devaient être exécutées. Selon le Règlement de Bruxelles I, le législateur national n'a plus de marge de manœuvre en la matière. Cependant, une précision légale reste possible pour l'application du Code de DIP.

6.248. La validité des clauses de compétence fait l'objet d'un régime spécifique dans le Règlement de Bruxelles I (art. 23²²⁵) et la Convention EVEX (art. 17). Concernant leur application aux clauses de compétence en matière de connaissances, il existe par ailleurs une riche jurisprudence qui, ici, est en grande partie laissée de côté étant donné qu'elle ne peut pas être influencée par la législation belge. L'arrêt 'Tilly Russ' est déterminant. La Cour de Justice y a jugé que le porteur du connaissance est uniquement lié par une clause de compétence dans le connaissance si (1) cette clause est valable, c'est-à-dire si elle satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la Convention EEX (article 23 du Règlement de Bruxelles I), a été conclue entre le transporteur et le chargeur et (2) si le porteur du connaissance succède au chargeur dans ses droits et obligations conformément au droit national applicable²²⁶.

Pour les cas qui ne relèvent pas du champ d'application de ces règles européennes, il faut s'en référer au Code de DIP (plus particulièrement l'art. 6-7). Conformément à la jurisprudence de la Cour de Cassation, les clauses de compétence sont réputées être opposables à l'expéditeur, qui a pu contracter librement avec le transporteur maritime, mais pas au tiers-porteur qui ne succède pas au chargeur dans ses droits et obligations, mais emprunte ses droits et obligations au connaissance²²⁷. Plus particulièrement, la clause de compétence est uniquement valable vis-à-vis du tiers-porteur si deux conditions sont remplies : le connaissance renvoie sans équivoque à l'article 91 de la Loi maritime et il existe une certitude raisonnable que le juge étranger appliquera

²²⁴ Voir www.zeerecht.be et *supra*, n° 6.244.

²²⁵ Dans le Règlement de Bruxelles I remanié, cela devient l'article 25 dont le contenu diffère à différents égards de l'actuel article 23.

²²⁶ Cour de Justice 19 juin 1984, C-71/83, *Partenreederei ms. Tilly Russ and Ernest Russ / NV Haven- & Vervoerbedrijf Nova and NV Goeminne Hout*.

²²⁷ Cass. 18 septembre 1987, *RHA* 1988, 175, *Eur.Vervoerr.* 1987, 529, *RW* 1987-88, 714. Concernant les clauses de compétence, voir pour plus de détails également Verguts, P. et Verhees, W., « Bevoegdheid en zeevervoer: recente Belgische ontwikkelingen », *Eur.Vervoerr.* 2003, 403-462; Verguts, P., « Bevoegheidsbeding en cognossement: stand van zaken in België », *TVR* 2005, 101-104.

également effectivement cet article conformément à l'interprétation de la jurisprudence et de la doctrine belges²²⁸. La jurisprudence a évolué vers une interprétation tellement stricte de l'exigence de certitude raisonnable concernant l'application de l'article 91, dans l'interprétation belge, que le résultat final est la nullité de toutes les clauses de compétence, indépendamment du juge étranger qui est déclaré compétent²²⁹. Bien que cette jurisprudence soit établie de manière fixe, une base légale claire manque.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

- LES RÈGLES DE LA HAYE ET DE VISBY

6.249. Comme mentionné ci-dessus,²³⁰ la Belgique est actuellement liée par la Convention de Bruxelles sur les Connaissances et les protocoles de modification qui s'y rapportent, connus comme les Règles de La Haye et de Visby.

La décision belge datant de 1928 de se rallier au régime avait été conditionnée par des considérations pragmatiques. Parfaitement conscient de la rédaction peu élégante des Règles, le législateur a estimé qu'il était nécessaire que la Belgique se rallie à un compromis développé par les secteurs économiques concernés et qu'elle contribue à la réalisation d'une uniformité internationale²³¹.

Jusqu'à présent, les Règles de La Haye et de Visby se sont avérées être de loin la convention internationale qui connaît le plus de succès concernant le transport de marchandises par mer.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'États qui sont liés par ces Règles :

	Nombre d'États liés le 1 ^{er} mars 2013
Règles de La Haye (version initiale)	76 ²³²
Protocole de Visby	22 ²³³
Protocole de Bruxelles de 1979	22 ²³⁴

Parmi les États liés se trouvent tous les pays limitrophes de la Belgique et de nombreux autres pays maritimes importants. Certains pays comme l'Australie²³⁵, le Canada²³⁶ et l'Inde²³⁷ ne sont pas formellement liés par le régime conventionnel, mais ont adapté librement leur législation nationale sur la base du régime. Dans la pratique, l'applicabilité du régime de La Haye et de Visby

²²⁸ Cass. 2 février 1979, AC 1978-79, 630.

²²⁹ Stevens VoC, 244, n° 422.

²³⁰ Voir *supra*, n° 6.225.

²³¹ Voir *Doc.parl.* Chambre, 1927-28, n° 175, 5-7, voir également *Doc.parl.* Chambre, 1926-27, n° 334, 1-3.

²³² Les territoires britanniques d'outre-mer qui sont encore liés par les Règles de La Haye (Anguilla, Ascension et Sainte-Hélène) ont été comptés comme ne formant qu'une seule partie. Il en est de même pour les régions administratives spéciales de la République populaire de Chine (Hong Kong et Macao).

²³³ Les territoires britanniques d'outre-mer qui sont encore liés par les Règles de La Haye (Anguilla, Ascension et Sainte-Hélène) ont été comptés comme ne formant qu'une seule partie. Il en est de même pour les régions administratives spéciales de la République populaire de Chine (Hong Kong et Macao).

²³⁴ Les territoires britanniques d'outre-mer (Bermudes, Territoire antarctique britannique, Îles vierges britanniques, Îles Falkland, Gibraltar, Îles Caïman, Montserrat et les Îles turques) et l'île de Man ont été comptés dans la Grande-Bretagne.

²³⁵ Livermore, J., « Australia », dans Huybrechts, M.A. (ed.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport Law*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, feuillet, 100, n° 181.

²³⁶ Art. 43 Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6.

²³⁷ Art. 43 Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6.

est en outre souvent garantie contractuellement moyennant reprise dans le connaissance d'une clause Paramount.

En suivant les Règles de La Haye et de Visby, la Belgique se rallie par conséquent à la convention internationale la plus courante en la matière.

6.250. Différents goulots d'étranglement sur le plan du contenu concernant les Règles de La Haye et de Visby ont déjà été traités ci-dessus lors de l'analyse de l'article 91 de la Loi maritime qui est fondé sur ces règles. La jurisprudence belge s'est développée à différents égards dans une direction qui est difficilement ou pas compatible avec la lettre et/ou l'esprit des Règles. C'est entre autres le cas concernant le champ d'application des Règles²³⁸ et le chargement en pontée²³⁹.

En dehors de ces divergences jurisprudentielles, il convient de souligner que l'article 91 de la Loi maritime n'a pas repris les Règles de La Haye de manière tout à fait fidèle. Cela ressort du tableau comparatif ci-dessous.

²³⁸ Voir *supra*, n° 6.233 e.s.

²³⁹ Voir *supra*, n° 6.240 e.s.

Hague-Visby Rules	Règles de La Haye-Visby	Article 91 de la Loi maritime, version française	Article 91 de la Loi maritime, version néerlandaise
International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature as amended by the 1968 and the 1979 Protocols	Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature telle qu'amendée par les Protocoles de 1968 et 1979		
Article 10. <i>The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:</i> <i>(a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or</i> <i>(b) the carriage is from a port in a Contracting State, or</i> <i>(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.</i> <i>Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.</i> <i>This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this</i>	Article 10. <i>Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents quand:</i> <i>a) le connaissement est émis dans un État Contractant ou</i> <i>b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État Contractant ou</i> <i>c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.</i> <i>Chaque État Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.</i> <i>Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un État Contractant d'appliquer</i>	Article 91 A. <i>Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou en destination d'un port du royaume, est régi par les règles suivantes :</i>	Article 91 A. <i>Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit of naar een haven van het Rijk, zijn de volgende regels van toepassing:</i>

<i>Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.</i>	<i>les dispositions de la présente Convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents.</i>		
Article 1. <i>In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:</i> a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper. b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same. c) "Goods" includes goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried. d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea. e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded	Article 1. <i>Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:</i> a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur. b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance. c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée. d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer. e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des	Article 91, A, § 1. <i>Dans le présent article, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :</i> a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement partie à un contrat de transport avec un chargeur; b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; Il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance; c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée; d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer; e) "Transport de marchandises" couvre le	Article 91, A, § 1. <i>In dit artikel worden de navolgende woorden gebruikt in de hieronder aangegeven zin:</i> a) "vervoerder" omvat de scheepseigenaar of de bevrachter die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender; b) "vervoerovereenkomst" slaat slechts op een vervoerovereenkomst waarvan blijkt uit een cognossement of een dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee; het slaat ook op het cognossement of dergelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het oogenblik af dat dit de betrekkingen regelt van de vervoerder en de cognossementhouder; c) "goederen" omvat zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd; d) "schip" betekent elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee; e) "vervoer van goederen" dekt de tijd verlopen van de inlading der goederen aan

<i>on to the time they are discharged from the ship.</i>	<i>marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.</i>	<i>marchandises a bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.</i>	<i>boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip.</i>
Article 2. <i>Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.</i>	Article 2. <i>Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.</i>	Article 91, A, § 2. <i>Sous réserve des dispositions du § VI, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.</i>	Article 91, A, § 2. <i>Onverminderd de bepalingen van § 6 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwning, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing dier goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld gelijk hij geniet van de daarbedoelde rechten en ontheffingen.</i>
Article 3. <i>1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:</i> <i>a) Make the ship seaworthy.</i> <i>b) Properly man, equip and supply the ship.</i> <i>c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.</i> <i>2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.</i> <i>3. After receiving the goods into his</i>	Article 3. <i>1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:</i> <i>a) Mettre le navire en état de navigabilité.</i> <i>b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire.</i> <i>c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.</i> <i>2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.</i> <i>3. Après avoir reçu et pris en charge les</i>	Article 91, A, § 3. <i>1° Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :</i> <i>a) Mettre le navire en état de navigabilité;</i> <i>b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;</i> <i>c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation;</i> <i>2° Le transporteur, sous réserve des dispositions du § IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées;</i> <i>3° Après avoir reçu et pris en charge les</i>	Article 91, A, § 3. <i>1° De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis een redelijke zorg aan te wenden voor:</i> <i>a) het zeewaardig maken van het schip;</i> <i>b) het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;</i> <i>c) het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.</i> <i>2° Onder voorbehoud van het bepaalde bij § 4 is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwning, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.</i> <i>3° Na de goederen ontvangen en aangenomen</i>

<i>charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:</i> <i>a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.</i> <i>b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.</i> <i>c) The apparent order and conditions of the goods.</i> <i>Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.</i>	<i>marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur, un connaissement portant entre autres choses:</i> <i>a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage.</i> <i>b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur.</i> <i>c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.</i> <i>Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement, les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</i>	<i>marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :</i> <i>a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;</i> <i>b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;</i> <i>c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.</i> <i>Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</i>	<i>men te hebben, moet de vervoerder of de kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:</i> <i>a) de voornaamste, voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze voor het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen die de goederen inhouden, door stempeling of anderszins duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar blijven;</i> <i>b) het aantal colli's of het stuktal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar het geval, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;</i> <i>c) de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen;</i> <i>met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.</i>

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith. 5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper. 6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent,	4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. 5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur. 6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur restitution sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous	4° Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n° 3, a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. 5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur. 6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur restitution sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous	4° Zulk een cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig nr 3, a, b, en c. Nochtans wordt het tegenbewijs niet toegelaten indien het cognossement is overgedragen geworden aan een derde persoon die er te goeder trouw houder van is. 5° De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het oogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verlies, schade en kosten, ontstaan tengevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in genen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender. 6° Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat

<i>within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.</i>	<i>l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.</i> <i>Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.</i>	<i>l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.</i> <i>Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.</i>	<i>verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.</i>
<i>The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.</i> <i>Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.</i>	<i>Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.</i> <i>Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.</i>	<i>Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.</i> <i>Sous réserve des dispositions du 6°bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou à la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.</i>	<i>Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.</i> <i>Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het ogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd.</i> <i>Behoudens het bepaalde bij 6°bis, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behoorden te worden afgeleverd. Deze termijn kan echter door de partijen worden verlengd op voorwaarde dat zij hiermee hebben ingestemd na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.</i>
<i>In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.</i>	<i>En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.</i>	<i>En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis;</i>	<i>Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaatsgehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli's gemakkelijk te maken.</i>

6bis. <i>An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.</i> 7. <i>After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to</i>	6 bis. <i>Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.</i> 7. <i>Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre restitution d'un connaissement "embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions</i>	6bis°. <i>Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au 6° précédent, si elles le sont dans le délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à la condition que le règlement de la réclamation ou de la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément au 6°, alinéa 4, du présent paragraphe.</i> 7° <i>Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre restitution d'un connaissement "embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions</i>	6°bis. <i>Regresvorderingen kunnen zelfs na het verstrijken van de bij ten 6° voorziene termijnen worden ingesteld, wanneer dit geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens 6°, vierde lid, van deze paragraaf.</i> 7° <i>Als de goederen ingeladen zijn, wordt door de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding "geladen", mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend document heeft ontvangen, het tegen afgifte van het "geladen" -cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in § 3, 3°, ver-</i>

constitute a "shipped" bill of lading. 8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.	de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé "embarqué". 8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.	du § III, 3°, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé "Embarqué"; 8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent article, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.	melde bijzonderheden, als een "geladen" -cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd. 8° Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in deze paragraaf gesteld, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van dergelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.
Article 4. 1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and	Article 4. 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et	Article 91, A, § 4. 1° Ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et	Article 91, A, § 4. 1° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, ontstaan tengevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden,

<i>preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.</i>	<i>toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.</i>	<i>frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions du § III, 1°. Toutes les fois qu'une partie ou un dommage aura résulté à l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe.</i>	<i>geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij § 3, 1°. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens deze paragraaf van aansprakelijkheid te zijn ontheven.</i>
<i>2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:</i>	<i>2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:</i>	<i>2° Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:</i>	<i>2° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van:</i>
<i>a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.</i>	<i>a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;</i>	<i>a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;</i>	<i>a) een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;</i>
<i>b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.</i>	<i>b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;</i>	<i>b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.</i>	<i>b) brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;</i>
<i>c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.</i>	<i>c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;</i>	<i>c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables :</i>	<i>c) gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;</i>
<i>d) Act of God.</i>	<i>d) d'un "acte de Dieu";</i>	<i>d) D'un "acte de Dieu";</i>	<i>d) onvermijdelijke natuurlijke toevallen;</i>
<i>e) Act of war.</i>	<i>e) du fait d'ennemis publics;</i>	<i>e) De faits de guerre;</i>	<i>e) oorlogshandelingen;</i>
<i>f) Act of public enemies.</i>	<i>g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;</i>	<i>f) Du fait d'ennemis publics;</i>	<i>f) daden van vijanden van de Staat;</i>
<i>g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.</i>		<i>g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;</i>	<i>g) aanhouding of maatregelen van hogere hand of gerechtelijk beslag;</i>

<i>h) Quarantine restrictions.</i> <i>i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.</i> <i>j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.</i> <i>k) Riots and civil commotion.</i> <i>l) Saving or attempting to save life or property at sea.</i> <i>m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.</i> <i>n) Insufficiency of packing.</i> <i>o) Insufficiency or inadequacy of marks.</i> <i>p) Latent defects not discoverable by due diligence.</i> <i>q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.</i>	<i>h) d'une restriction de quarantaine;</i> <i>i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;</i> <i>j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;</i> <i>k) d'émeutes ou de troubles civils;</i> <i>l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;</i> <i>m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;</i> <i>n) d'une insuffisance d'emballage;</i> <i>o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;</i> <i>p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;</i> <i>q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.</i>	<i>h) D'une restriction de quarantaine;</i> <i>i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;</i> <i>j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;</i> <i>k) D'émeutes ou de troubles civils;</i> <i>l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;</i> <i>m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;</i> <i>n) D'une insuffisance d'emballage;</i> <i>o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;</i> <i>p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;</i> <i>q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage;</i>	<i>h) quarantainemaatregelen;</i> <i>i) een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber;</i> <i>j) werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;</i> <i>k) oproer of ongeregeldebeden;</i> <i>l) redding of poging tot redding van menselijke levens of goederen op zee;</i> <i>m) verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;</i> <i>n) onvoldoende verpakking;</i> <i>o) onvoldoende of ondoelmatige merken;</i> <i>p) verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;</i> <i>q) een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de vertegenwoordigers of ondergeschikten van de vervoerders; doch de bewijslast rust op degene die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de vertegenwoordigers of de ondergeschikten van de vervoerder heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.</i>

3. <i>The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.</i> 4. <i>Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.</i> 5. a) <i>Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.</i> b) <i>The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in</i>	3. <i>Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ces agents ou de ces préposés.</i> 4. <i>Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.</i> 5. a) <i>A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celle-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.</i> b) <i>La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au</i>	3° <i>Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés;</i> 4° <i>Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au présent article ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant;</i> 5° (a) <i>A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.</i> b) <i>La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au</i>	3° <i>De afzender is niet aansprakelijk wegens door de vervoerder of het schip geleden verlies of schade, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn vertegenwoordigers of zijn ondergeschikten.</i> 4° <i>Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenslevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op de verplichtingen voortvloeiend uit dit artikel of uit de vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.</i> 5° a) <i>Tenzij de aard en de waarde van de goederen door de inlader zijn aangegeven voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte in het cognossement is opgenomen, zijn in geen geval de vervoerder, noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht, van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.</i> b) <i>Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop, volgens de vervoer-</i>

<i>accordance with the contract or should have been so discharged.</i> <i>The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.</i> <i>c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.</i> <i>d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in subparagraph a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.</i> <i>The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the Inter-</i>	<i>lieu où elles auraient dû être déchargées.</i> <i>La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.</i> <i>c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.</i> <i>d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.</i> <i>La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire Inter-</i>	<i>lieu où elles auraient dû être déchargées.</i> <i>La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.</i> <i>c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.</i> <i>d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.</i> <i>La conversion en francs belges des montants prévus au § IV, 5°, a) s'effectue à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.</i>	<i>Overeenkomst, de goederen aan land zijn gezet of behoorden te worden gezet.</i> <i>De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.</i> <i>c) Wanneer een container, een palet of een dergelijk tuig wordt gebruikt om de goederen te verzamelen of op te stapelen, wordt elke collo of eenheid, welke naar luid van het cognossement dat tuig omvat, beschouwd als een collo of een eenheid in de zin van deze paragraaf. Buiten de hierboven voorziene gevallen wordt het tuig als collo of eenheid beschouwd.</i> <i>d) De rekeneenheid bedoeld in dit artikel is het Speciaal Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.</i> <i>De omrekening in Belgische frank van de bedragen bepaald in § IV, 5°, a), geschiedt op de datum waarop de goederen werden geleverd of hoorden geleverd te worden.</i>

<i>national Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.</i> <i>Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:</i> <i>i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;</i> <i>ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.</i> <i>The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5</i>	<i>national est calculée selon la méthode d'appréciation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.</i> <i>Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante:</i> <i>i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires;</i> <i>ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.</i> <i>L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond</i>		

<i>milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.</i> <i>The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.</i> <i>States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.</i> <i>e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.</i>	<i>à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.</i> <i>Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.</i> <i>Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.</i> <i>e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</i>	<i>e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</i>	<i>e) De vervoerder noch het schip zijn gerechtigd het voordeel van de beperking van de aansprakelijkheid te genieten als bewezen werd dat de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade zou uit voortvloeien.</i>

f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier. g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph. h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading. 6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such	f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester. g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminés, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa. h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables, pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. 6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de	f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester. g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa. h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. 6° Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de	f) De in lid a) vermelde aangifte, opgenomen in het cognossement, schept een vermoeden behoudens tegenbewijs, doch zij bindt de vervoerder niet en deze behoudt het recht de juistheid daarvan te betwisten. g) Bij overeenkomst tussen de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en de inlader kan een ander dan in lid a) vermeld maximumbedrag bepaald worden mits dit overeengekomen maximum niet lager is dan het in dat lid vermeld maximumbedrag. h) In geen geval is de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen indien de aard of de waarde hiervan door de inlader met opzet verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven. 6° Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot welke inlading de vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde voor de lossing op iedere plaats door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprake-

<i>shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average if any.</i>	<i>tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.</i>	<i>tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.</i>	<i>lijk voor alle schaden en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor gemene averij, indien daartoe grond bestaat.</i>
Article 4 bis. <i>1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.</i> <i>2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.</i> <i>3. The aggregate of the amounts recovera-</i>	Article 4 bis. <i>1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.</i> <i>2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.</i>	Article 91, A, § 4bis. <i>1. Les exonérations et limitations prévues par le présent article sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.</i> <i>2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de cet article.</i> <i>3. L'ensemble des montants mis à charge</i>	Article 91, A, § 4bis. <i>1. De bij dit artikel voorziene ontheffingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden voor elke rechtsvordering die tegen die vervoerder wordt ingesteld tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of beschadiging van uit hoofde van een vervoerovereenkomst vervoerde goederen, om het even of die rechtsvordering is ingesteld geworden op grond van de contractuele of de niet-contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder.</i> <i>2. Indien zulke rechtsvordering wordt ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, kan die evenzeer een beroep doen op de ontheffingen en de beperkingen welke de vervoerder zelf krachtens het artikel kan invoeren.</i> <i>3. In dit geval mag het totaal der bedra-</i>

<i>ble from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.</i> 4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.	3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention. 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.	du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par le présent article. 4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement	gen ten laste van de vervoerder en zijn aangestelden de bij dit artikel voorziene grens van aansprakelijkheid niet overschrijden. 4. De aangestelde kan echter de bepalingen van deze paragraaf niet doen gelden, indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de aangestelde heeft gehandeld of heeft nagelaten te handelen, hetzij met inzicht schade te veroorzaken, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat de handeling of het verzuim waarschijnlijk schade zou teweegbrengen.
Article 5. <i>A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.</i> <i>The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.</i>	Article 5. <i>Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.</i> <i>Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries</i>	Article 91, A, § 5. <i>Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par le présent article, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.</i> <i>Aucune disposition du présent article ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes du présent article. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.</i>	Article 91, A, § 5. <i>Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, zoals deze en gene bepaald zijn in dit artikel, mits deze afstand of deze vermeerdering vermeld wordt in het aan de afzender afgegeven cognossement.</i> <i>Geen bepaling van dit artikel is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze onderworpen aan de voorschriften van dit artikel. Geen voorschrift in deze regels wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent gemene averij.</i>

	<i>communes.</i>		
Article 6. <i>Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.</i> <i>Any agreement so entered into shall have full legal effect.</i> <i>Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to</i>	Article 6. <i>Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligences de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.</i> <i>Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.</i> <i>Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites en cours d'opé-</i>	Article 91, A, § 6. <i>Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour les marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.</i> <i>Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.</i> <i>Toutefois, ce paragraphe ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commer-</i>	Article 91, A, § 6. <i>Onverminderd de bepalingen der voorgaande paragrafen, zijn een vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hun goed zullen dunken aangaande de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen, alsmede de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen, of aangaande zijn verplichtingen wat betreft de staat van zeevaardigheid van het schip voor zover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, of aangaande de zorg of achtzaamheid van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers voor wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwning, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bedingen van de getroffen overeenkomst opgenomen worden in een ontvangstbewijs dat een niet verhandelbaar stuk is en zulks vermeldt. Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.</i> <i>Deze paragraaf is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, bewerktstelligd bij gelegenheid</i>

<i>other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.</i>	<i>rations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.</i>	<i>ciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.</i>	<i>van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.</i>
Article 7. <i>Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.</i>	Article 7. <i>Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages provenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises seront transportées par mer.</i>	Article 91, A, § 7. <i>Aucune disposition du présent article ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.</i>	Article 91, A, § 7. <i>Geen bepaling van dit artikel verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbehouden of ontheffingen op te nemen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip wegens verlies of beschadiging van de goederen of aangaande hun bewaking, zorg en behandeling voor de inlading in en na de lossing uit het schip waarmee zij over zee worden vervoerd.</i>
Article 8. <i>The provisions of this convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.</i>	Article 8. <i>Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.</i>	Article 91, A, § 8. <i>Les dispositions du présent article ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.</i>	Article 91, A, § 8. <i>De bepalingen van dit artikel laten onverlet de rechten en de verplichtingen van de vervoerder, voortvloeiend uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.</i>
		Article 91, B. <i>Tout connaissance émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par "les règles de l'article 91".</i>	Article 91, B. <i>Op elk volgens de vorenstaande bepalingen opgemaakt cognossement moet worden vermeld dat de "regels van artikel 91" er</i>

			<i>toepasselijk op zijn.</i>

Enfin, les dispositions légales nationales concernant le transport sous connaissement ne sont pas bien harmonisées par rapport à rapport aux Règles²⁴⁰.

Si la Belgique continue à suivre le régime des Règles de La Haye et de Visby, il est par conséquent indiqué de mettre l'encadrement légal au point.

- LES RÈGLES DE HAMBOURG

6.251. Les modifications aux Règles de La Haye, qui ont été apportées par le Protocole de Visby de 1968, n'ont pas fait l'objet d'une approbation universelle. De nombreux pays, dont les intérêts en matière de chargement sont forts, ont considéré les modifications comme un « maquillage » intermédiaire. La demande d'une révision approfondie du régime de responsabilité du transporteur maritime et de l'établissement d'un code intégral, qui couvrirait tous les aspects du contrat de transport, retentissait de plus en plus fort. Elle a débouché sur l'établissement d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer sous les auspices des Nations Unies. Ces règles dites Règles de Hambourg ont été signées le 31 mars 1978²⁴¹. Cependant, la convention n'est entrée en vigueur que le 1^{er} novembre 1992, un an après la vingtième ratification, acceptation, approbation ou adhésion. Actuellement, 34 États sont liés par les Règles de Hambourg mais aucune nation maritime importante n'y figure²⁴²; les États liés, dont certains ne possèdent aucune côte maritime, représenteraient seulement un demi pour cent du tonnage mondial ; ce sont surtout des États africains qui suivent le régime de Hambourg²⁴³. Certains États maritimes importants tels que le Danemark, la Norvège et la France ont signé la convention, mais ne l'ont jamais ratifiée. Les Règles de Hambourg ne sont donc pas considérées comme un succès.

6.252. Malgré l'échec international, les Règles de Hambourg fournissent différentes tendances sur le plan du droit concernant le transport de marchandises par mer.

Ainsi abandonnent-elles le connaissement comme élément déterminant pour l'applicabilité du régime international. Les Règles s'appliquent au contrat de transport en tant que tel (art. 1.6 et art. 2.1). Dans la Partie IV concernant les documents de transport, le connaissement occupe, il est vrai, toujours une place dominante, mais une ouverture est prévue pour d'autres documents de transport (art. 18). En ce qui concerne les contrats d'affrètement, l'approche des Règles de La Haye et de Visby est tout simplement reprise : les Règles de Hambourg ne s'appliquent pas à des contrats d'affrètement (à cet effet, la liberté contractuelle subsiste) mais, si un connaissement a été émis dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les rapports entre le transporteur et le tiers-porteur de ce connaissement sont régis par le régime impératif.

Les Règles de Hambourg étendent le champ d'application temporel du régime impératif : le transporteur est responsable dès qu'il réceptionne les marchandises jusqu'au moment où il les délivre (art. 4).

²⁴⁰ Voir *supra*, n° 6.229 e.s.

²⁴¹ Pour une analyse de cette Convention, voir entre autres Stevens Voc, 301-310, n° 498-524; Wilson, J., *Carriage of Goods by Sea*, Harlow, Pearson, 2001, 213-228; X, *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C. ?*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 1994.

²⁴² Albanie, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chili, République dominicaine, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Cameroun, Kazakstan, Kenya, Lesotho, Liban, Liberia, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, Autriche, Paraguay, Roumanie, Saint Vincent et les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Syrie, Tanzanie, Tchéquie, Tunisie, Zambie.

²⁴³ Bonassies-Scapel, 606-607, n° 896.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur et surtout les exonérations de responsabilité, les Règles de Hambourg appliquent une approche fondamentalement différente par rapport aux Règles de La Haye et de Visby. En cas de perte ou de dommage des marchandises transportées, le transporteur est réputé être responsable (art. 5.1). Au sens du droit civil, il s'agit par conséquent clairement d'une obligation de résultat. La longue liste de motifs d'exonération qui figurait dans les Règles de La Haye et de Visby a disparu. Le transporteur peut encore uniquement échapper à sa responsabilité s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures raisonnables requises pour éviter le dommage.

Les Règles de Hambourg prévoient expressément une responsabilité du transporteur en cas de retard. Il est question de retard lorsque les marchandises n'ont pas été délivrées dans les délais convenus ou, à défaut de délais convenus, dans des délais raisonnables, eu égard aux circonstances concrètes (art. 5.2).

Les Règles de Hambourg disposent expressément que le régime conventionnel vaut pour toute action intentée contre le transporteur pour perte, dommage ou retard, indépendamment du motif juridique à la base de cette action (art. 7).

Un chargement en pontée conformément aux Règles de Hambourg est autorisé lorsque ce type de transport a lieu moyennant l'autorisation de l'expéditeur et est conforme aux usages dans un commerce déterminé ou est légalement obligatoire (art. 9.1). Si le transporteur charge des marchandises en pontée alors que cela n'est pas autorisé, il est responsable du dommage qui résulte directement du fait que les marchandises ont été transportées en pontée, mais il peut limiter sa responsabilité (art. 9.3). Si le transporteur charge les marchandises en pontée en infraction à des instructions explicites de l'expéditeur, il est censé avoir agi comme visé à l'article 8, c'est-à-dire intentionnellement ou de manière délibérément téméraire de sorte telle que le transporteur perd le droit de limiter sa responsabilité (art. 9.4).

Les Règles de Hambourg introduisent le concept du transporteur substitué, c'est-à-dire la partie à laquelle le transporteur contractuel confie le transport ou une partie du transport. Le transporteur substitué est responsable de la même manière que le transporteur contractuel (art. 10).

À l'inverse des Règles de La Haye et de Visby, les Règles de Hambourg contiennent un régime spécifique de compétence en vertu duquel la partie demanderesse a le choix entre les tribunaux :

- du lieu où le transporteur est établi ;
- du lieu où le contrat de transport a été conclu ;
- du port de chargement ou de déchargement ;
- du lieu indiqué dans le contrat de transport (art. 21).

La reprise de ce dernier régime, qui figure sur le terrain du Règlement de Bruxelles I, a pour effet que les États membres européens ne peuvent plus décider unilatéralement d'adhérer aux Règles de Hambourg²⁴⁴.

- LES RÈGLES DE ROTTERDAM

6.253. Le 23 septembre 2009, 16 États ont signé à Rotterdam la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, intitulée de manière informelle les Règles de Rotterdam²⁴⁵.

²⁴⁴ Voir e.a. Sparka, F., *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents. A Comparative Analysis*, Berlin/Heidelberg, Springer, 2010, 191.

Cette convention, dont l'UNCITRAL a pris l'initiative de la préparation en 2011, vise à restaurer l'unité perdue sur le plan du régime international du transport par mer en remplaçant les conventions existant actuellement (à savoir les Règles de La Haye et de Visby et les Règles de Hambourg) par une seule nouvelle convention. L'UNCITRAL a pu utiliser le travail préparatoire du CMI.

Les Règles de Rotterdam ne sont pas encore entrées en vigueur. Cela ne se fera qu'un an après la ratification par 20 pays (art. 94). Le 24 avril 2013, seuls l'Espagne et le Togo avaient ratifié les Règles. Aucun des pays limitrophes de la Belgique ne semble actuellement préparer une ratification. L'Allemagne a d'emblée adopté une attitude attentiste et n'a pas signé les Règles²⁴⁶. En Angleterre, un groupe de travail a été convoqué qui devait assister les autorités dans leur choix de les ratifier ou non. Le groupe n'a pas trouvé de consensus et l'Angleterre n'a pas davantage signé les Règles²⁴⁷. La France l'a fait mais ne semble pas à ce jour entreprendre de démarches en vue d'une ratification. Le Luxembourg, qui a signé les Règles le 31 août 2010, n'a pas procédé à la ratification non plus. Les Pays-Bas ont signé la convention mais, actuellement, ils choisissent délibérément de ne pas la ratifier²⁴⁸.

La Chine n'a pas signé les Règles. Les États-Unis d'Amérique l'ont fait et préparent actuellement la ratification²⁴⁹.

Actuellement, il n'est toujours pas possible de prédire si les Règles de Rotterdam seront ratifiées par une grande partie des nations maritimes et si elles favoriseront la nouvelle unification tant espérée du droit en matière de transport de marchandises par mer ou si elles resteront, elles aussi, une tentative en marge ou, pire encore, si le manque d'uniformité ne fera que se renforcer.

6.254. Sur le plan du contenu, les Règles de Rotterdam sont nettement plus développées que les Règles de Hambourg. À titre d'indication du contenu de la nouvelle convention, il suffit d'en reproduire les titres :

Chapitre premier. Dispositions générales

Article 1 Définitions

Article 2. Interprétation de la présente Convention

Article 3. Conditions de forme

Article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

Chapitre 2. Champ d'application

Article 5. Champ d'application général

Article 6. Exclusions particulières

Article 7. Application à certaines parties

Chapitre 3. Documents électroniques de transport

Article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

²⁴⁵ Danemark, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guinée, Pays-Bas, Nigeria, Norvège, Pologne, République du Congo, Sénégal, Espagne, Togo, États-Unis d'Amérique et Suisse

²⁴⁶ X., « Germany set to delay signing Rotterdam Rules », *Lloyd's List* 21 juillet 2009

²⁴⁷ House of Commons, Written Answers, 11 juin 2012.

²⁴⁸ Question de monsieur van Oosten au Secrétaire d'État Teeven concernant la situation de la convention « Rotterdam Rules », deuxième Chambre, Séance plénière, 9 avril 2013.

²⁴⁹ Dupin, C., « Rotterdam Rules: Will the U.S. lead? », *American Shipper*, juillet 2012, 41.

Article 10. Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

Chapitre 4. Obligations du transporteur

Article 11. Transport et livraison des marchandises

Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur

Article 13. Obligations particulières

Article 14. Obligations particulières applicables au voyage par mer

Article 15. Marchandises pouvant présenter un danger

Article 16. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Chapitre 5. Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17. Fondement de la responsabilité

Article 18. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Article 19. Responsabilité des parties exécutantes maritimes

Article 20. Responsabilité solidaire

Article 21. Retard

Article 22. Calcul de la réparation

Article 23. Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport

Article 24. Déroutement

Article 25. Marchandises en pontée

Article 26. Transport précédant ou suivant un transport par mer

Chapitre 7. Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27. Remise des marchandises pour le transport

Article 28. Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

Article 29. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

Article 30. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

Article 31. Informations pour l'établissement des données du contrat

Article 32. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Article 33. Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire

Article 34. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

Chapitre 8. Documents de transport et documents électroniques de transport

Article 35. Émission du document de transport ou du document électronique de transport

Article 36. Données du contrat

Article 37. Identification du transporteur

Article 38. Signature

Article 39. Omissions dans les données du contrat

Article 40. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

Article 41. Force probante des données du contrat

Article 42. "Fret payé d'avance"

Chapitre 9. Livraison des marchandises

Article 43. Obligation de prendre livraison

Article 44. Obligation d'accuser réception

Article 45. Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable

Article 46. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

Article 47. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

Article 48. Marchandises en souffrance

Article 49. Rétention des marchandises

Chapitre 10. Droits de la partie contrôlante

Article 50. Exercice et étendue du droit de contrôle

Article 51. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle Article

52. Exécution des instructions par le transporteur

Article 53. Marchandises réputées livrées

Article 54. Modifications du contrat de transport

Article 55. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

Article 56. Dérogation conventionnelle

Chapitre 11. Transfert de droits

Article 57. Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

Article 58. Responsabilité du porteur

Chapitre 12. Limites de responsabilité

Article 59. Limites de responsabilité

Article 60. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Article 61. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

Chapitre 13. Délai pour agir

Article 62. Durée du délai pour agir

Article 63. Prorogation du délai pour agir

Article 64. Action récursoire

Article 65. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Chapitre 14. Compétence

Article 66. Actions contre le transporteur

Article 67. Accords d'élection de for

Article 68. Actions contre la partie exécutante maritime

Article 69. Absence de chef de compétence supplémentaire

Article 70. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Article 71. Jonction et désistement d'instances

Article 72. Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur

Article 73. Reconnaissance et exécution

Article 74. Application du chapitre 14

Chapitre 15. Arbitrage

Article 75. Conventions d'arbitrage
Article 76. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière
Article 77. Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige
Article 78. Application du chapitre 15

Chapitre 16. Validité des clauses contractuelles

Article 79. Dispositions générales
Article 80. Règles spéciales pour les contrats de volume
Article 81. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Chapitre 17. Matières non régies par la présente Convention

Article 82. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes
Article 83. Limitation globale de la responsabilité
Article 84. Avaries communes
Article 85. Passagers et bagages
Article 86. Dommages causés par un accident nucléaire

Chapitre 18. Clauses finales

Article 87. Dépositaire
Article 88. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion
Article 89. Dénonciation d'autres conventions
Article 90. Réserves
Article 91. Procédure de déclaration et effet des déclarations
Article 92. Effet dans les unités territoriales nationales
Article 93. Participation d'organisations régionales d'intégration économique
Article 94. Entrée en vigueur
Article 95. Révision et amendement
Article 96. Dénonciation de la présente Convention

6.255. Les Règles de Rotterdam ont été abordées et commentées dans diverses publications et différents forums et ont déclenché toute une série de critiques – acerbes – de la part de juristes experts²⁵⁰.

Les objections suivantes sont entre autres avancées à l'encontre des Règles de Rotterdam :

- le champ d'application des Règles est limité étant donné qu'elles ne forment pas une convention multimodale à part entière ; le fait qu'elles n'introduisent pas de régime multimodal uniforme entraîne des conflits (potentiels) avec d'autres conventions en matière de transport ;
- les Chapitres 14 (Compétence) et 15 (Arbitrage) sont facultatifs de sorte que les Règles de Rotterdam ne connaîtront aucune application uniforme ; il se créera une différence entre les États qui ont bel et bien accepté ces chapitres et ceux qui ne l'ont pas fait ;

²⁵⁰ Voir e.a. Baatz, Y., Debattista, C., Lorenzon, F., Serdy, A., Staniland, H. et Tsimplis, M., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Londres, Informa, 2009; Diamond, A., « The Next Sea Carriage Convention ? », *L.M.C.L.Q.* 2008, 135; Tetley, W., « A summary of some general criticisms of the UNCITRAL Convention (the Rotterdam Rules) », dans Martinez Gutierrez, N.A. (Ed.), *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2010, 251-254; Thomas, R. (Ed.), *A new Convention for the Carriage of Goods by Sea. The Rotterdam Rules*, Londres, Lawtext Publishing, 2009; voir également *TransportR.*, 2009, édition 9 (rapport du Symposium de l'Association allemande pour le Droit du Transport concernant les Règles de Rotterdam), la bibliographie sur http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography_rotterdam_rules.html et les points de vue sur <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/>.

- les Règles de Rotterdam constituent une convention longue et complexe ; certaines dispositions ont été mal rédigées, ce qui aboutit à des imprécisions et à des problèmes d'interprétation ;
- l'exception pour les contrats en volume fait qu'il est trop facile d'échapper au régime impératif ;
- les Règles de Rotterdam ne contiennent aucun régime pour la limitation de responsabilité par les réceptionnaires de cargaisons, ce qui crée un certain déséquilibre ;
- certaines dispositions sont déraisonnables, entre autres la règle selon laquelle le réceptionnaire de la cargaison doit prouver le manque de diligence raisonnable (art. 17 (5) (a)), et la règle en vertu de laquelle le bénéficiaire du droit de disposer doit remettre tous les documents originaux s'il souhaite céder le droit de disposer à un tiers.

Face à cette critique, il faut également mentionner certains points positifs. Pour commencer, les Règles de Rotterdam sont la convention la plus récente en matière de transport de marchandises par mer et le résultat de travaux d'expertise étendus au sein du CMI et de l'UNCITRAL. Les Règles de Rotterdam se fondent en outre sur la tradition des Règles de La Haye et de Visby et sur la jurisprudence qui s'est développée en la matière au fil des ans dans les différents pays ; les principes de base concernant les obligations, la responsabilité et la charge de la preuve restent inchangés. Les Règles de La Haye et de Visby ont cependant été modernisées, explicitées et complétées au besoin (par exemple en ce qui concerne le chargement en pontée et l'abandon du connaissance comme document de transport primaire). Des solutions qui avaient déjà été esquissées dans la jurisprudence sont actuellement explicitement confirmées et fixées dans les Règles de Rotterdam. Il est inévitable que les Règles de Rotterdam soient, entre autres, plus longues et plus complexes que leurs prédécesseurs. Divers développements économiques et techniques qui se sont produits depuis l'entrée en vigueur des Règles de La Haye se reflètent dans le nouveau cadre. Ainsi la faute nautique est-elle supprimée en tant que motif d'exonération de responsabilité ce qui, aujourd'hui, n'est plus défendable notamment eu égard à l'état actuel de la technique et de la formation. Par ailleurs, un motif d'exonération comparable n'existe dans aucun autre mode de transport quel qu'il soit. Ni le batelier, ni le transporteur routier, ferroviaire ou aérien ne peut se libérer de sa responsabilité en invoquant qu'il a mal manipulé son véhicule. En matière de chargement en pontée, les Règles se rapprochent de la pratique et des développements dans la jurisprudence et la doctrine. Elles s'attachent à ce qui se passe avant et après le trajet en mer étant donné que, actuellement, le transport est devenu de plus en plus multimodal et *door-to-door*. Notamment à la lumière de l'échec de la Convention sur le transport multimodal international de marchandises de Genève du 24 mai 1980, qui n'est même pas entrée en vigueur, l'alternative qui consiste à mettre en place un nouveau régime de transport multimodal uniforme n'est pas réaliste. En outre, les limites de responsabilité sont substantiellement renforcées dans les Règles de Rotterdam. L'exception concernant les contrats en volume a été strictement conditionnée et, par ailleurs, les Règles de La Haye contiennent une règle d'exception similaire qui n'a pas entraîné de problèmes. En ce qui concerne la position du chargeur, aucune nouveauté révolutionnaire n'a été introduite, même si aucun accord n'a pu être obtenu concernant un régime de limitation en faveur de cette partie. Les Règles de Rotterdam incluent actuellement, tout comme les autres conventions récentes en matière de droit du transport, leur propre régime de compétence. Un problème se présente au sein de l'UE étant donné que l'Union a elle-même mis sur pied son propre régime de compétence dans le cadre du Règlement de Bruxelles I. Néanmoins, le développement est positif en soi et il se peut que cela donne une impulsion pour, dans la législation européenne, arriver à une règle spécifique de compétence pour les contrats de transport. Par rapport aux conventions existantes en matière de transport de marchandises par mer, les Règles de Rotterdam n'impliquent pas un revirement, mais plutôt une suite et une évolution logiques. Nombre de dispositions visées dans les Règles de Rotterdam remontent à des principes qui s'appliquaient déjà conformément aux Règles de La Haye et de Visby. Toutefois, la langue a été modernisée et la structure de la convention a été améliorée.

Les défenseurs des Règles de Rotterdam soulignent constamment que celles-ci offrent une occasion unique et réelle d'arriver à nouveau à une unification du droit du transport maritime, laquelle s'est quelque peu perdue du fait de l'interprétation nationale qui règne depuis des années et de l'application des Règles de La Haye et de Visby, de l'introduction des Règles de Hambourg et de l'introduction dans certains pays de leur propre régime. Mais c'est précisément là que réside la faiblesse de l'argument : si les Règles de Rotterdam ne percent pas au niveau mondial, elles ne feront qu'aggraver le manque d'uniformité.

Entre-temps, la rédaction des Règles de Rotterdam a dû être revue sur différents points²⁵¹.

6.256. Le Règlement de Rome I contient la disposition spécifique suivante concernant les contrats de transport²⁵²:

Article 5

Contrats de transport

1. À défaut de choix exercé conformément à l'article 3, la loi applicable au contrat de transport de marchandises est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique.

2. À défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique.

Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel :

- a) le passager a sa résidence habituelle, ou*
- a) le transporteur a sa résidence habituelle, ou*
- c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou*
- d) le lieu de départ est situé, ou*
- e) le lieu d'arrivée est situé.*

3. S'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat, à défaut de choix du droit, présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays que celui visé au paragraphe 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique.

Nous nous sommes déjà attachés à l'importance du Règlement de Bruxelles I ci-dessus²⁵³.

6.257. La Commission européenne essaie de faciliter les opérations de transport multimodales et, à cet effet, a également envisagé l'introduction d'un régime européen de responsabilité. Aucun point de vue concernant l'introduction des Rotterdam Rules au sein de l'Union européenne ou de règles européennes n'est disponible actuellement²⁵⁴.

²⁵¹ Voir Sturley, M.F., « Amending the Rotterdam Rules: technical corrections to the U.N. Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea », *JIML* 2012, 423-432

²⁵² Voir également l'article 6.4, b) du Règlement ainsi que les considérations introductives (22) et (32).

²⁵³ Voir *supra*, n° 6.247-248.

²⁵⁴ Concernant cette problématique, voir e.a. Marten, B., « Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach », *Eur. Vervoerr.* 2012, 129-152.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.258. L'ancienne législation allemande, reprise dans le *Handelsgesetzbuch*, accordait surtout de l'attention à l'affrètement du bateau entier et, déjà lors de sa promulgation en 1897, était à la traîne par rapport à la pratique. Les Règles de La Haye ont été insérées dans le code en 1937, moyennant exclusion de l'application directe du texte de la convention. Le texte de loi a été adapté en 1986 par rapport au Protocole de Visby que l'Allemagne n'a cependant pas ratifié au vu de l'existence de Règles de Hambourg.

6.259. La nouvelle législation maritime de 2013, reprise dans le *Handelsgesetzbuch*, contient un régime entièrement remanié concernant le contrat de transport par mer lequel est encore et toujours qualifié de *Stückgutvertrag*. Le nouveau régime national s'inspire toujours des Règles de La Haye et de Visby, mais est structurée de manière ordonnée et a été complété par des dispositions contemporaines qui s'inspirent, entre autres, des Règles de Rotterdam. Le législateur allemand a jugé que le sort de ce dernier régime est encore trop incertain pour l'introduire en droit allemand. Selon lui, une ratification pourra uniquement être envisagée dès que l'entrée en vigueur internationale sera en vue et que l'on comptera d'importantes nations maritimes parmi les États liés. Si l'Allemagne passe au régime de Rotterdam, cela n'aura sans doute pas lieu en transposant la convention dans le *Handelsgesetzbuch*²⁵⁵. Dans l'attente, l'Allemagne s'en tient à une intégration dans le code des Règles de La Haye. Le nouveau régime national s'écarte quelque peu des Règles, mais ces divergences tomberont lorsque les Règles trouveront une application internationale de leur propre chef.

Les nouvelles dispositions du *Handelsgesetzbuch* s'énoncent comme suit :

*Zweiter Abschnitt
Beförderungsverträge*

*Erster Unterabschnitt
Seefrachtverträge*

*Erster Titel
Stückgutfrachtvertrag*

*Erster Untertitel
Allgemeine Vorschriften*

*§ 481
Hauptpflichten. Anwendungsbereich*

- (1) Durch den Stückgutfrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern.*
- (2) Der Befrachter wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.*
- (3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das*

²⁵⁵ Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 41-42.

Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 482

Allgemeine Angaben zum Gut

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Insbesondere hat der Befrachter in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes zu machen.*
- (2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Absatz 1 Satz 2 genannten Angaben verlangen.*

§ 483

Gefährliches Gut

- (1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.*
- (2) Der Verfrachter kann, sofern ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden. War dem Verfrachter, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt oder war sie ihm jedenfalls mitgeteilt worden, so kann der Verfrachter nur dann die Maßnahmen nach Satz 1 ergreifen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, wenn das gefährliche Gut Schiff oder Ladung gefährdet und die Gefahr nicht durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt worden ist.*
- (3) Der Verfrachter kann vom Befrachter und dem in § 482 Absatz 2 genannten Dritten, sofern dieser bei der Abladung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat, wegen der nach Absatz 2 Satz 1 ergriffenen Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.*

§ 484

Verpackung, Kennzeichnung

Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben werden, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, hat der Befrachter das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu befestigen. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweitdessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

§ 485

See- und Ladungstüchtigkeit

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

§ 486

Abladen. Verladen. Umladen. Löschen

- (1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen. Das Empfangsbekenntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.
- (2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie das Gut zu löschen.
- (3) Befindet sich das Gut in einem Container, ist der Verfrachter befugt, den Container umzuladen.
- (4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich. Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.

§ 487

Begleitpapiere

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.
- (2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden hätte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Konnossement, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

§ 488

Haftung des Befrachters und Dritter

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch
1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
 2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
 3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
 4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.
- Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.
- (2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.
- (3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder

2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.

§ 489

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter Folgendes verlangen:

1. die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder

2. ein Drittel der vereinbarten Fracht (Faufracht).

Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so entfällt der Anspruch auf Faufracht nach Satz 1 Nummer 2; in diesem Falle entfällt auch der Anspruch nach Satz 1 Nummer 1, soweit die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse ist.

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.

§ 490

Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

(1) Bewirkt der Befrachter die Abladung des Gutes nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll.

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Von der vollen Fracht ist jedoch die Fracht für die Beförderung desjenigen Gutes abzuziehen, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände

vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

(5) Dem Verfrachter stehen die Rechte nicht zu, soweit das Gut aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.

§ 491

Nachträgliche Weisungen

(1) Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(3) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.

(4) Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(5) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

§ 492

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen

oder zurückbefördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

§ 493

Zahlung. Frachtberechnung

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Verfrachter hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Der Verfrachter muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft am Löschplatz eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind, so gebührt dem Verfrachter neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Seefrachtbrief oder Konnossement zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

§ 494

Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der Empfänger berechtigt, vom Verfrachter zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verloren gegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag im eigenen Namen gegen den Verfrachter geltend machen; der Befrachter bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Empfänger oder der Befrachter im eigenen oder fremden Interesse handelt.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Beförderungsdokument hervorgeht. Ist ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Beförderungsdokument nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner eine Vergütung nach § 493 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Befrachter bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

§ 495

Pfandrecht des Verfrachters

- (1) Der Verfrachter hat für alle Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Befrachters hat der Verfrachter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.
- (2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.
- (3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Verfrachter es innerhalb von zehn Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.
- (4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.

§ 496

Nachfolgender Verfrachter

- (1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Verfrachter der letzte bei der Ablieferung die Forderungen vorübergehender Verfrachter einzuziehen, so hat er die Rechte der vorübergehenden Verfrachter, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorübergehenden Verfrachters bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Verfrachters.
- (2) Wird ein vorübergehender Verfrachter von einem nachfolgenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.

§ 497

Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 441, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 443.

Zweiter Untertitel

Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes

§ 498

Haftungsgrund

- (1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.
- (2) Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

§ 499 Besondere Schadensursachen

(1) Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:

- 1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,*
- 2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,*
- 3. gerichtlicher Beschlagnahme,*
- 4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,*
- 5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,*
- 6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,*
- 7. der Beförderung lebender Tiere,*
- 8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,*
- 9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.*

Satz 1 gilt nicht, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.

(2) Ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Umstände beruht, so wird vermutet, dass der Schaden auf diesem Umstand beruht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde.

(3) Ist der Verfrachter nach dem Stückgutfrachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

§ 500 Unerlaubte Verladung auf Deck

Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 501 Haftung für andere

Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Gleiches gilt für das Verschulden anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

§ 502
Wertersatz

- (1) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte.
- (2) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für die Beschädigung des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Unterschied zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung und dem Wert zu ersetzen, den das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.
- (3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis einschließlich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist.
- (4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzugiehen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.

§ 503
Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 502 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

§ 504
Haftungsböchstbetrag bei Güterschäden

- (1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.
- (2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Ladung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1
1. die gesamte Ladung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Ladung entwertet ist, oder
 2. der entwertete Teil der Ladung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Ladung entwertet ist.

§ 505
Rechnungseinheit

Die in diesem Untertitel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 506

Außervertragliche Ansprüche

(1) Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes.

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht,
2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
3. das Gut dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, vor Übernahme zur Beförderung abhanden gekommen ist.

§ 507

Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 508

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes gegen einen der Leute des Verfrachters geltend gemacht, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen. Gleiches gilt, wenn die Ansprüche gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

§ 509

Ausführender Verfrachter

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Verfrachter.

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

- (3) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen.
- (4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.
- (5) Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.

§ 510 Schadensanzeige

- (1) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Befrachter dem Verfrachter Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.
- (2) Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von drei Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.
- (3) Die Schadensanzeige ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.
- (4) Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.

§ 511 Verlustvermutung

- (1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf.
- (2) Erhält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wieder aufgefunden wird.
- (3) Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.
- (4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.

§ 512 Abweichende Vereinbarungen

- (1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.
- (2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass
 - 1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden,

2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.

*Dritter Untertitel
Beförderungsdokumente*

§ 513

Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

(1) Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte sind berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter auszustellen.

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.

§ 514

Bord- und Übernahmekonnossement

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern.

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement), so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.

§ 515

Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Abladers,
3. Name des Schiffes,
4. Name und Anschrift des Verfrachters,
5. Abladungshafen und Bestimmungsort,
6. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse,
7. Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit,
8. Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkzeichen,
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht, bis zur Ablieferung anfallende Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung,
10. Zahl der Ausfertigungen.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.

§ 516

Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

- (1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.
- (2) Dem Konnossement gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronisches Konnossement).
- (3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.

§ 517

Beweiskraft des Konnossements

- (1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.
- (2) Das Konnossement begründet die Vermutung nach Absatz 1 nicht, soweit der Verfrachter einen Vorbehalt in das Konnossement eingetragen hat. Aus dem Vorbehalt muss sich ergeben,
1. in welcher Verfassung das Gut bei seiner Übernahme durch den Verfrachter war oder wie das Gut bei seiner Übernahme beschaffen war,
 2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
 3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder
 4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.

§ 518

Stellung des Readers bei mangelhafter Verfrachterangabe

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.

§ 519

Berechtigung aus dem Konnossement. Legitimation

Die im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Konnossements ist, wer ein Konnossement besitzt, das

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.

§ 520
Befolgung von Weisungen

(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Erfrachtet das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 521
Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der legitimierte Besitzer des Konnossements berechtigt, vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 494 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 494 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Konnossements abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(3) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so ist das Gut dem legitimierten Besitzer auch nur einer Ausfertigung des Konnossements abzuliefern. Melden sich mehrere legitimierte Besitzer, so hat der Verfrachter das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen und die Besitzer, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Der Verfrachter kann in diesem Fall das Gut gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls zu erwartenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

(4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 522
Einwendungen

(1) Dem aus dem Konnossement Berechtigten kann der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.

(2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die

Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.

(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.

§ 523

Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten dadurch entsteht, dass die in das Konnossement nach den §§ 515 und 517 Absatz 2 aufzunehmenden Angaben und Vorbehalte fehlen oder die in das Konnossement aufgenommenen Angaben oder Vorbehalte unrichtig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich erkennbar guter Verfassung war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 noch einen Vorbehalt nach § 517 Absatz 2 enthält. Die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

(2) Wird ein Bordkonnossement ausgestellt, bevor der Verfrachter das Gut übernommen hat, oder wird in das Übernahme-konnossement ein Bordvermerk aufgenommen, bevor das Gut an Bord genommen wurde, so haftet der Verfrachter, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht.

(3) Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Die Haftung nach Satz 1 entfällt, wenn der Aussteller des Konnossements weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass der Name des Verfrachters nicht oder unrichtig angegeben ist.

(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 524

Traditionswirkung des Konnossements

Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.

§ 525

Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Eine Abweichung zu Lasten des Befrachters oder Abladers ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2.

§ 526
Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

- (1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 515 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.
- (2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.
- (3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.
- (4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.

6.260. Quand un connaissement a été émis dans un État lié par les Règles de La Haye, les dispositions ci-dessus s'appliquent moyennant des divergences qui permettent à l'Allemagne de respecter ses obligations en matière de droit international. Ce point est réglé à l'article 6 de l'Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch, reformulé comme suit en 2013 et qui se rapproche de l'article 10 des Règles de La Haye²⁵⁶:

- (1) Ist ein Konnossement in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) (Haager Regeln) ausgestellt, so sind die §§ 480, 483, 485 und 488, die §§ 513 bis 525 in Verbindung mit den §§ 498, 499, 501, 504, 505, 507, 510 und 512 sowie § 605 Nummer 1 in Verbindung mit § 607 Absatz 1 und 2 und § 609 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht und mit der Maßgabe anzuwenden, dass,
1. abweichend von § 501 des Handelsgesetzbuchs, der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden;
 2. abweichend von § 504 des Handelsgesetzbuchs, die nach den §§ 502 und 503 des Handelsgesetzbuchs zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit begrenzt ist;
 3. abweichend von § 525 des Handelsgesetzbuchs, die Verpflichtungen des Verfrachters aus den nach diesem Artikel anzuwendenden Vorschriften durch Rechtsgeschäft nicht im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden können;
 4. abweichend von § 609 des Handelsgesetzbuchs, die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung von Gut nicht erleichtert werden kann.
- Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt.
- (2) Ist ein Konnossement in Deutschland ausgestellt, so ist Absatz 1 Satz 1 nur anzuwenden, wenn sich das Konnossement auf die Beförderung von Gütern von oder nach einem Hafen in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln bezieht.

²⁵⁶ Voir pour plus de détails, Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 137-138.

(3) *Als Vertragsstaat der Haager Regeln ist nicht ein Staat anzusehen, der zugleich Vertragsstaat eines Änderungsprotokolls zu den Haager Regeln ist.*“

6.261. Dans la nouvelle législation allemande, le régime impératif se raccroche au contrat de transport en tant que tel (§ 481). À l'inverse par exemple des Règles de Rotterdam, ce n'est pas le document de transport qui est ensuite traité en règle générale, mais deux documents de transport spécifiques, désignés nominativement, qui sont réglés. Il s'agit du connaissement (§ 513-525) et de la lettre de transport maritime (§ 526).

La nouvelle législation allemande autorise expressément l'utilisation d'un connaissement électronique (§ 516 (2)) et d'une lettre de voiture électronique (§ 526 (4)) pour autant qu'ils remplissent les mêmes fonctions que leur pendant sous format papier. Le Ministre de la Justice peut promulguer des règles détaillées et plus concrètes en la matière.

6.262. La nouvelle législation allemande dispose expressément que l'action en avarie peut être intentée à la fois par le destinataire et l'expéditeur (§ 494 (1)). Dans l'exposé des motifs, il est explicitement indiqué que ce double droit d'action vise à éviter qu'une action en avarie ne soit rejetée parce que la citation n'a pas été signifiée au nom de la bonne partie. En outre, il est expressément confirmé que la « Drittschadensliquidation » est permise (§ 494 (1) *in fine*).

6.263. Dans la nouvelle Loi maritime allemande, en ce qui concerne le chargement en pontée (§ 486 (4)), on a estimé qu'une référence explicite à des conteneurs n'était pas indiquée, d'une part, parce que la législation s'enliserait dans l'état actuel de la technique et ne jouerait pas sur les nouveaux développements et, d'autre part, parce que tous les types de conteneurs ne sont pas appropriés à un transport en pontée (par exemple les flats)²⁵⁷.

De plus, le § 500 dispose expressément que le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il a chargé les marchandises en pontée sans l'autorisation de l'expéditeur, à moins qu'il ne puisse prouver que le dommage n'est pas dû au fait que les marchandises ont été transportées en pontée.

6.264. Après un examen sommaire, nous n'avons pas trouvé de dispositions légales spécifiques concernant les droits du transporteur en cas de non-enlèvement des marchandises.

6.265. Le § 495 de la nouvelle législation allemande règle le droit de gage du transporteur. Le droit de gage peut être exercé pour toutes les actions qui découlent du contrat de transport et, en outre, pour des actions non contestées qui découlent d'autres contrats (relevant du droit du transport) entre le transporteur et le destinataire. Le droit de gage a trait à des marchandises qui ont été remises, par le propriétaire ou avec l'autorisation du propriétaire, au transporteur pour transport. Il est expressément précisé que le droit de gage ne s'étend pas uniquement aux marchandises en soi, mais également aux documents qui accompagnent les marchandises. Le droit de gage peut être exercé jusqu'à 10 jours après la livraison.

6.266. Conformément au droit allemand, les clauses de compétence dans un connaissement sont considérées comme valables et opposables au porteur (tiers) du connaissement²⁵⁸. Elles sont appliquées à moins que la compétence ne soit accordée à un juge qui appliquerait un droit qui

²⁵⁷ Czerwenka, B., "Der Referentenentwurf zur Reform des Seehandelsrechts", *TransportR* 2011, (249), 251.

²⁵⁸ BGH 15 février 2007, I ZR 40/04, *TransportR*. 2007, 119.

débouche sur une responsabilité inférieure à celle que la législation allemande impose de manière impérative (en d'autres termes les limites de La Haye et de Visby)²⁵⁹.

6.267. La nouvelle législation allemande contient des dispositions concernant le faux fret. Si l'expéditeur rompt lui-même le contrat de transport ou si l'expéditeur, après une mise en demeure, néglige de délivrer les marchandises et si le transporteur rompt le contrat pour cette raison, le transporteur peut réclamer des dommages et intérêts à l'expéditeur, équivalents soit (1) au fret convenu, moyennant déduction des coûts que le transporteur épargne étant donné que le contrat de transport ne doit pas être exécuté et/ou des revenus de remplacement que le transporteur acquiert ou néglige de mauvaise foi d'acquérir, soit (2) à un tiers du fret convenu (§ 489 (2) et § 490 (2)).

En d'autres termes, le transporteur a le choix entre l'indemnisation de son dommage réel et des dommages et intérêts forfaitaires.

- ANGLETERRE

6.268. Les Règles de La Haye initiales ont été incorporées en droit britannique par le *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) de 1924. Les modifications apportées par le Protocole de Visby ont été transposées par le *Carriage of Goods by Sea Act* de 1971. Les Règles de La Haye et de Visby ont été ajoutées comme *Schedule*, c'est-à-dire annexe, à cette loi. L'application des Règles a été réglée comme suit dans le COGSA de 1971 :

1 Application of Hague Rules as amended.

(1) *In this Act, "the Rules" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 and by the Protocol signed at Brussels on 21st December 1979.*

(2) *The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law.*

(3) *Without prejudice to subsection (2) above, the said provisions shall have effect (and have the force of law) in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the United Kingdom, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article X of the Rules.*

(4) *Subject to subsection (6) below, nothing in this section shall be taken as applying anything in the Rules to any contract for the carriage of goods by sea, unless the contract expressly or by implication provides for the issue of a bill of lading or any similar document of title.*

(5) [...]

(6) *Without prejudice to Article X(c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to—*

(a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract, and

(b) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading,

but subject, where paragraph (b) applies, to any necessary modifications and in particular with the omission in Article III of the Rules of the second sentence of paragraph 4 and of paragraph 7.

(7) *If and so far as the contract contained in or evidenced by a bill of lading or receipt within paragraph (a) or (b) of subsection (6) above applies to deck cargo or live animals, the Rules as given the force of law by that subsection shall have effect as if Article I(c) did not exclude deck cargo and live animals.*

²⁵⁹ Voir e.a. Herber, 437; Rabe, 350-351, n° 139.

In this subsection “deck cargo” means cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

Le COGSA de 1971 a été complété par le *Carriage of Goods by Sea Act* de 1992 qui, entre autres, règle la position juridique et le droit d'action du destinataire. Cette dernière loi dispose ce qui suit :

1 Shipping documents etc. to which Act applies.

- (1) This Act applies to the following documents, that is to say—*
 - (a) any bill of lading;*
 - (b) any sea waybill; and*
 - (c) any ship's delivery order.*
- (2) References in this Act to a bill of lading—*
 - (a) do not include references to a document which is incapable of transfer either by indorsement or, as a bearer bill, by delivery without indorsement; but*
 - (b) subject to that, do include references to a received for shipment bill of lading.*
- (3) References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but—*
 - (a) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and*
 - (b) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract.*
- (4) References in this Act to a ship's delivery order are references to any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which—*
 - (a) is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and*
 - (b) is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver the goods to which the document relates to that person.*
- (5) The Secretary of State may by regulations make provision for the application of this Act to cases where a telecommunication system or any other information technology is used for effecting transactions corresponding to—*
 - (a) the issue of a document to which this Act applies;*
 - (b) the indorsement, delivery or other transfer of such a document; or*
 - (c) the doing of anything else in relation to such a document.*
- (6) Regulations under subsection (5) above may—*
 - (a) make such modifications of the following provisions of this Act as the Secretary of State considers appropriate in connection with the application of this Act to any case mentioned in that subsection; and*
 - (b) contain supplemental, incidental, consequential and transitional provision;**and the power to make regulations under that subsection shall be exercisable by statutory instrument subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament.*

2 Rights under shipping documents.

- (1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—*
 - (a) the lawful holder of a bill of lading;*
 - (b) the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or*
 - (c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,*

shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

(2) Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill—

(a) by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

(b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

(3) The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order—

(a) shall be so vested subject to the terms of the order; and

(b) where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.

(4) Where, in the case of any document to which this Act applies—

(a) a person with any interest or right in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but

(b) subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person,

the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.

(5) Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—

(a) where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or

(b) in the case of any document to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;

but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order.

3 Liabilities under shipping documents.

(1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection—

(a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;

(b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods;
or

(c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.

(2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.

(3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.

4 Representations in bills of lading.

A bill of lading which—

(a) represents goods to have been shipped on board a vessel or to have been received for shipment on board a vessel; and

(b) has been signed by the master of the vessel or by a person who was not the master but had the express, implied or apparent authority of the carrier to sign bills of lading,

shall, in favour of a person who has become the lawful holder of the bill, be conclusive evidence against the carrier of the shipment of the goods or, as the case may be, of their receipt for shipment.

5 Interpretation etc.

(1) In this Act—

“bill of lading”, “sea waybill” and “ship’s delivery order” shall be construed in accordance with section 1 above;

“the contract of carriage”—

(a)

in relation to a bill of lading or sea waybill, means the contract contained in or evidenced by that bill or waybill; and

(b)

in relation to a ship’s delivery order, means the contract under or for the purposes of which the undertaking contained in the order is given;

“holder”, in relation to a bill of lading, shall be construed in accordance with subsection (2) below;

“information technology” includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form; and

“telecommunication system” has the same meaning as in the Telecommunications Act 1984.

(2) References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say—

(a) a person with possession of the bill who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;

(b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;

(c) a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become a holder falling within paragraph (a) or (b) above had not the transaction been effected at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates;

and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith.

(3) References in this Act to a person’s being identified in a document include references to his being identified by a description which allows for the identity of the person in question to be varied, in accordance with the terms of the document, after its issue; and the reference in section 1(3)(b) of this Act to a document’s identifying a person shall be construed accordingly.

(4) Without prejudice to sections 2(2) and 4 above, nothing in this Act shall preclude its operation in relation to a case where the goods to which a document relates—

(a) cease to exist after the issue of the document; or

(b) cannot be identified (whether because they are mixed with other goods or for any other reason);

and references in this Act to the goods to which a document relates shall be construed accordingly.

(5) The preceding provisions of this Act shall have effect without prejudice to the application, in relation to any case, of the rules (the Hague-Visby Rules) which for the time being have the force of law by virtue of section 1 of the Carriage of Goods by Sea Act 1971.

6 Short title, repeal, commencement and extent.

(1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1992.

(2) The Bills of Lading Act 1855 is hereby repealed.

(3) This Act shall come into force at the end of the period of two months beginning with the day on which it is passed; but nothing in this Act shall have effect in relation to any document issued before the coming into force of this Act.

(4) This Act extends to Northern Ireland.

6.269. Conformément au droit anglais, les Règles de La Haye et de Visby s'appliquent au contrat de transport, pour autant qu'un connaissance ou un document similaire ait été émis dans le cadre de ce contrat de transport (Section 1 (4) COGSA 1971). Il ne s'agit pas uniquement de l'émission d'un connaissance classique et négociable. En 2003, la House of Lords²⁶⁰ anglaise a en effet jugé qu'un connaissance nominatif (*straight bill of lading*) – par opposition à ce qui était généralement admis précédemment en Angleterre – constitue bel et bien un connaissance au sens de l'article 1 (b) des Règles de La Haye et de Visby et qu'il est, par conséquent, également soumis de manière impérative aux Règles. Dans l'argumentation des différents Law Lords, l'accent a notamment été mis sur le fait que les Règles de La Haye et de Visby visaient à protéger le réceptionnaire de la cargaison et qu'il n'est pas possible d'expliquer logiquement ou commercialement pourquoi le porteur d'un connaissance négociable devrait être protégé alors que le porteur d'un connaissance nominatif ne devrait pas l'être. Par cet arrêt, il se peut qu'une ouverture ait été créée pour, à l'avenir, considérer également d'autres types de documents de transport comme un « connaissance » au sens de l'article 1 (b) des Règles de La Haye et de Visby.

La section 1 (5) du COGSA 1992 permet au ministre compétent de promulguer des arrêtés qui précisent la façon dont la loi doit être appliquée quand la « information technology » est utilisée concernant des connaissances et lettres de transport maritimes. Pour autant que l'on sache, aucun arrêté de ce type n'a été promulgué à ce jour.

6.270. Conformément à la Section 2 (1) du COGSA 1992, tous les droits d'action en vertu du contrat de transport sont cédés au porteur légitime du connaissance ou à celui à qui les marchandises doivent être délivrées conformément à une lettre de transport maritime. Du fait de cette cession, les droits du cocontractant initial du transporteur et les droits d'anciens porteurs du connaissance s'éteignent (Section 2 (5) COGSA 1992). En outre, il est expressément stipulé que, quand la perte est subie par une personne autre que celle à qui les droits d'action ont été cédés conformément à ces dispositions, la personne bénéficiant du droit d'action peut intenter l'action en avarie pour le compte de la partie réellement lésée (Section 2 (4) COGSA 1992).

Le but de ces dispositions consiste à veiller à ce qu'une seule partie soit en droit d'intenter une action en avarie à charge du transporteur. Cet objectif n'a pas été tout à fait concrétisé, entre

²⁶⁰ *JI MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co Sa (The Rafaela S)*, [2003] EWCA Civ 556; [2004] QB 702; voir récemment *Lee, D.Y.H. en Sookripaisarnkit, P.*, « The straight bill of lading: past, present and future », *JIML* 2012, 39-58.

autres parce que la loi a uniquement trait à des avaries sous le contrat de transport²⁶¹. Des actions extracontractuelles restent possibles, ne serait-ce que dans les limites fixées par la jurisprudence²⁶².

6.271. En principe, les Règles de La Haye et de Visby ne s'appliquent pas en cas de chargement en pontée déclaré. En Angleterre, l'exclusion du chargement en pontée déclaré visée à l'article 1 (c) des Règles de La Haye et de Visby est interprétée selon son intention initiale, à savoir une porte de sortie – à l'avantage du transporteur maritime – du régime de responsabilité impératif des Règles de La Haye et de Visby en vertu desquelles une double condition doit être remplie : le connaissement doit mentionner que les marchandises sont transportées en pontée et les marchandises doivent être effectivement transportées de cette manière. Si seule une des deux conditions est remplie – le connaissement contient une clause de chargement en pontée mais, en réalité, les marchandises sont transportées sous le pont, ou le connaissement ne mentionne aucun chargement en pontée mais, en réalité, les marchandises sont bel et bien transportées en pontée – les Règles de La Haye et de Visby s'appliquent sans plus²⁶³.

Si le droit anglais s'applique, il est dès lors possible de déroger contractuellement à la règle : les articles 1 (6) et 1 (7) du Carriage of Goods by Sea Act de 1971 permettent de déclarer les Règles de La Haye et de Visby d'application, entre autres, au chargement en pontée²⁶⁴.

Conformément au droit anglais, l'autorisation de l'expéditeur de transporter les marchandises en pontée ne doit pas être explicite. Une « liberty clause » ou une « option clause » générale dans le connaissement, qui donne au transporteur le droit d'éventuellement transporter les marchandises en pontée, suffit pour en conclure l'autorisation (tacite) de l'expéditeur. En outre, il sera également question d'une autorisation implicite de l'expéditeur lorsqu'il existe un usage commercial qui consiste à transporter des marchandises déterminées en pontée. Le transport en pontée de conteneurs à bord d'un porte-conteneurs est considéré comme un usage commercial généralement connu et accepté²⁶⁵.

6.272. Le droit anglais ne connaît aucun régime légal concernant les marchandises non enlevées. La problématique des marchandises non enlevées est, le cas échéant, réglée par des clauses dans le connaissement accordant au transporteur le droit de vendre ou de détruire des marchandises non enlevées²⁶⁶.

6.273. En guise de garantie de son action à charge du réceptionnaire de la cargaison, le transporteur peut, conformément au droit anglais, se prévaloir à la fois d'un *common law lien* légal ou d'un *lien* contractuel. Le *common law lien* s'applique uniquement à trois actions spécifiques, à savoir (1) l'action en paiement des contributions dues en raison de la cargaison en cas d'avarie commune, (2) l'action en remboursement des frais que le propriétaire du navire a engagés en vue de la protection de la cargaison et (3) l'action en paiement du fret²⁶⁷. Cette dernière possibilité est l'application la plus importante du *common law lien*. Le *lien* ne peut cependant être exercé que tant que le transporteur reste en possession des marchandises (*possessory lien*). Le *lien* tombe à partir du moment où les marchandises ont été délivrées au destinataire.

²⁶¹ Voir Baughen, 39.

²⁶² Baughen, 46-59.

²⁶³ Gaskell-Asariotis-Baatz, 328, n° 10.25.

²⁶⁴ Gaskell-Asariotis-Baatz, 329, n° 10.26.

²⁶⁵ Gaskell-Asariotis-Baatz, 329-330, n° 10.28.

²⁶⁶ Gaskell-Asariotis-Baatz, 453-454, n° 14.97.

²⁶⁷ Gaskell-Asariotis-Baatz, 548-549, n° 18.16.

6.274. En matière de compétence, les tribunaux anglais appliquent le Règlement de Bruxelles I ou la Convention EVEX. Dans des affaires judiciaires auxquelles ces règlements ne s'appliquent pas, la compétence des tribunaux anglais repose sur le fait que, en Angleterre, une « claim form » peut être signifiée au défendeur en personne²⁶⁸. Moyennant l'autorisation du tribunal, la signification à l'étranger peut avoir lieu dans les cas prévus à la Rule 6.36 des *Civil Procedure Rules*. Dans le cas d'une *actio in rem*, les tribunaux anglais sont également compétents si la « *in rem claim form* » peut être signifiée au navire (ou à un navire du même propriétaire) dans les eaux territoriales. Cette dernière forme de compétence existe pour « *any claim for loss of or damage to goods carried in a ship* » et pour « *any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship* [...] ».

En principe, les clauses de compétence sont considérées comme valables, à moins qu'elles n'impliquent le choix d'un État qui n'est pas partie aux Règles de La Haye et de Visby. Comme, dans cette hypothèse, la clause de compétence peut avoir pour effet qu'il est porté atteinte aux Règles de La Haye et de Visby, elle est contraire à l'article 3.8 des Règles de La Haye et de Visby²⁶⁹.

- FRANCE

6.275. La France a ratifié les Règles de La Haye en 1936. Ensuite, elle s'est ralliée aux deux protocoles de modification. Un régime national a été déposé dans la *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*. Les dispositions de cette loi ont entre-temps été intégrées dans le *Code des Transports*. Les articles pertinents de ce dernier code s'énoncent comme suit :

Section 1 : Le contrat de transport

Article L5422-1

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article L5422-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

1° Aux rapports entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie;

2° Aux connaissances émis en exécution d'une charte-partie, dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs.

Section 2 : Le connaissance

Article L5422-3

Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissance. Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers de bonne foi.

Article L5422-4

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissance conformément à ses déclarations.

²⁶⁸ Baughen, 336.

²⁶⁹ Gaskell-Asariotis-Baatz, 654-655, n° 20.202.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article L5422-5

Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, le transporteur ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue par les dispositions de l'article L. 5422-14.

Section 3 : L'exécution du contrat

Article L5422-6

Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- 1° Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;*
- 2° Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;*
- 3° Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.*

Article L5422-7

Le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L5422-8

Le transporteur est privilégié, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.

Article L5422-9

Dans le cas où les chargeurs ou les ayants droit sont soumis à une procédure collective avant l'expiration du délai mentionné à l'article L. 5422-8, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Article L5422-10

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article L5422-11

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

Section 4 : La responsabilité du transporteur

Article L5422-12

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- 1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ;*

- 2° D'un incendie ;
 - 3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
 - 4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
 - 5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
 - 6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
 - 7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
 - 8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;
 - 9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.
- Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.

Article L5422-13

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 modifiée. Toutefois, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure.

La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au lieu et au jour où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

Article L5422-14

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :

- 1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;
- 2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissance et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions des articles L. 5422-12 et L. 5422-13, sauf si le dommage répond aux conditions du 1°.

Lorsque la responsabilité est limitée en application de l'article L. 5422-13, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser cette limite.

Article L5422-15

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- 1° De soustraire le transporteur à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-12 ;
- 2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe en application des dispositions de la présente section ;
- 3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-13 ;
- 4° Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L5422-16

Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises

chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L. 5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L5422-17

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

Article L5422-18

L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.

Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dispositions de la présente section.

Section 5 : Les entreprises de manutention

[...]

Section 6 : Dispositions pénales

Article L5422-26

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie de 3 750 € d'amende et de six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement.

6.276. Le Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes contient les dispositions suivantes :

Transport de marchandises.

Article 31

Le contrat est résolu si, par cas de force majeure, le départ du navire qui devait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur et sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Article 32

Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur ou de son ayant droit.

Celui-ci a droit à des dommages-intérêts d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre fixé en application de l'article 28 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Du connaissance.

Article 33

Le connaissance est délivré après réception des marchandises. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.

Article 34

La mention "Embarqué" apposée sur le connaissement fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire.

Article 35

Entre autres, le connaissement doit indiquer :

- a) Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;*
- b) Suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;*
- c) L'état et le conditionnement apparents des marchandises.*

Article 36

Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur, ou la personne qui émet le connaissement en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou les marchandises qu'il a effectivement mises à bord dans le cas où un connaissement "embarqué" a été émis, ou si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications, ce dernier ou la personne qui émet le connaissement en son nom doit faire dans le connaissement une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisant. La preuve des dommages incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Article 37

Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine.

Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant.

Les originaux sont datés. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire.

Exécution du contrat.

Article 38

Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise.

Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.

Article 39

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

Article 40

En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

Article 41

Le chargeur doit le prix du transport ou fret.

En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.

Article 42

Le montant du fret est établi par la convention des parties.

Article 43

Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu, conformément à l'article 39 ci-dessus, paiera une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu.

Article 44

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité ; le chargeur sera en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Article 45

Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

Article 46

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 21 et 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et de l'article 38 ci-dessus.

Article 47

En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article 40 ci-dessus, les frais du transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Article 48

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Article 49

Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant.

Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

Article 50

La restitution du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire.

Le connaissement une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur.

Article 51

Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.

Article 52

Le consignataire de la cargaison représente le destinataire. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.

La livraison des marchandises entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle le libère entre les mains du destinataire.

Article 53

A défaut de réclamation des marchandises ou en cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice :

- a) En faire vendre pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution ;*
- b) Faire ordonner le dépôt du surplus.*

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

Article 54

Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française.

Article 55

Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison.

Responsabilité du transporteur.

Article 56

Le demandeur doit établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

Article 57

En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur prise en charge.

Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles, signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état.

Article 58

Le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises furent restituées ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées.

Article 59

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

Article 60

Le présent titre est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

6.277. La législation française s'applique au contrat de transport et vaut à l'égard de tous les intéressés au transport. Le critère d'application n'est pas de savoir si un connaissement a été émis, mais s'il est question d'un contrat de transport de marchandises par mer. La loi française connaît par conséquent un large champ d'application. Si un contrat d'affrètement a été conclu, la règle classique s'applique : le contrat d'affrètement règle les relations entre le transporteur et l'expéditeur et le régime légal régit les relations entre le transporteur et les tiers-porteurs du connaissement, émis en exécution du contrat d'affrètement (art. L5422-2).

6.278. Conformément au droit français, l'action en avarie peut, quoi qu'il en soit, être intentée par le destinataire des marchandises qui est mentionné dans le connaissement ou par le porteur d'un connaissement négociable. Ce droit n'est cependant plus exclusif. Il ressort de la jurisprudence qu'il suffit qu'une partie ait subi un préjudice des suites du transport pour qu'elle puisse intenter une action en avarie. À cet effet, il n'est plus requis que le demandeur soit la *seule* partie lésée²⁷⁰. D'un examen sommaire, il ressort que la jurisprudence française relative au droit d'intenter une action n'applique pas des critères autres que la question de savoir si le demandeur a subi un préjudice. En France, de la rédaction de l'article 1, c, des Règles de La Haye et de Visby, on déduit que les Règles ne s'appliquent pas au chargement en pontée déclaré et, *a contrario*, qu'elles s'appliquent bel et bien au chargement en pontée non déclaré. Conformément à l'article L5422-7 du Code des Transports, le chargement en pontée sans le consentement du chargeur est interdit, alors que les Règles de La Haye et de Visby ne contiennent aucune interdiction de ce type. Conformément à l'alinéa deux de la même disposition, l'expéditeur est, en cas de transport de conteneurs à bord de navires munis d'installations prévues à cet effet, censé avoir donné son consentement pour le transport en pontée²⁷¹. Le transport en pontée est autorisé pour autant que l'expéditeur y ait consenti et si des dispositions réglementaires rendent un chargement en pontée obligatoire. En cas de transport en pontée autorisé, le transporteur jouit de la liberté contractuelle (art. L5422-16).

6.280. Après un examen sommaire, nous n'avons pas trouvé de dispositions légales spécifiques concernant les droits du transporteur en cas de non-enlèvement des marchandises.

²⁷⁰ Cass. (Fr.) 19 décembre 2000, DMF 2001, 222.

²⁷¹ Bonassies-Scapel, 694-695, n° 1023; Remond-Gouilloud, 365, n° 564.

6.281. Quand le fret n'est pas payé, le transporteur ne peut pas détenir les marchandises à bord (art. 48 du Décret n° 66-1078). Toutefois, dès que les marchandises ont été déchargées du navire, le transporteur maritime peut exercer un droit de rétention (classique)²⁷².

En outre, le transporteur bénéficie d'un privilège sur les marchandises transportées pendant les 15 jours suivant leur délivrance, pour autant toutefois que les marchandises ne soient pas entre-temps passées entre les mains d'un tiers (art. L5422-8 *Code des Transports*).

6.282. L'article 54 du Décret n° 66-1078 mentionne deux motifs spécifiques de compétence des suites desquels l'action en avarie peut, au choix du demandeur, être intentée tant sur le lieu de départ que sur le lieu de destination (pour autant que celui-ci soit situé sur le territoire français). Bien entendu, les règles européennes de compétence (Règlement de Bruxelles I et Convention EVEX) prévalent sur la législation française interne.

Les clauses de compétence sont, dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur, quasiment toujours valables étant donné qu'il est habituel qu'elles soient reprises dans des connaissements dans le cadre du commerce international²⁷³. La jurisprudence française n'accepte cependant pas qu'un tiers-porteur ait succédé au chargeur dans ses droits et obligations. Dans les relations entre le transporteur et le tiers-porteur, on vérifie si ce dernier a marqué son accord concernant la clause de compétence²⁷⁴.

- LUXEMBOURG

6.283. La *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* (Titre 6) fait référence aux Règles de La Haye, avec les deux protocoles de modification tels qu'approuvés par la *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*.

En outre, la première loi citée comprend les dispositions suivantes (relativement remarquables) :

Chapitre 3 - Du transport sous connaissement

Art. 116. La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissement citées sous le titre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

Art. 117. Pour les besoins d'application de la présente loi, les règles des conventions internationales visées à l'article qui précède s'appliquent également au transport en pontée.

Art. 118. Les transports sous connaissement d'animaux vivants s'effectuent, sauf disposition contraire, aux risques et périls de la marchandise.

²⁷² Bonassies-Scapel, 719, n° 1047.

²⁷³ Versailles, 27 janvier 2011, *DMF* 2012, 437, note de Lecat, J; Paris, 26 juin 2012, *DMF* 2013, 317, note de Cachard, O.; Paris, 12 septembre 2012, *DMF* 2013, 26, note de Bernardot, Chr.; autrement, en ce qui concerne un expéditeur qui, pour l'organisation du transport, a fait systématiquement appel à un commissionnaire-expéditeur : Versailles, 18 novembre 2010, *DMF* 2012, 433, note de Lecat, J.

²⁷⁴ Cass. (Fr.) 29.11.94, *DMF* 1995, 209, note de Bonassies, P.; Cass. (Fr.) 16 janvier 1996, *DMF* 1996, 393, note de Bonassies, P.; Cass. (Fr.) 8 décembre 1998, *DMF* 1999, 1007, note de Nicolas, P.Y.; Bonassies, P. et Delebecque, Ph., « Le droit positif français en 2010 », *DMF* 2011, Hors série n° 15, (1), 84, n° 111.

Il est frappant de constater que l'article 117 ne précise pas s'il s'agit d'un chargement en pontée déclaré ou non déclaré.

- PAYS-BAS

6.284. Les Pays-Bas ont ratifié à la fois les Règles de La Haye et les deux Protocoles de modification. Les Règles s'appliquent directement de même que d'autres dispositions légales nationales qui s'appuient sur ces Règles.

Les dispositions pertinentes du Titre 5 concernant l'« Exploitation », du Livre 8 du Code civil, ont déjà été abordées in extenso dans la partie traitant du contrat d'affrètement ci-dessus²⁷⁵.

6.285. Le droit néerlandais du transport par mer connaît, tout comme les Règles de La Haye et de Visby sur lesquelles il se base, une approche documentaire. Le critère pour l'applicabilité du régime impératif est l'émission d'un connaissement ou d'un « document similaire » (art. 377). Il existe un certain différend concernant la question de savoir quels documents de transport doivent être considérés comme des « documents similaires ».

6.286. Le droit de délivrance des marchandises transportées revient exclusivement au porteur du connaissement (art. 441 (1)). Le droit d'intenter une action en avarie à charge du transporteur est considéré, selon la conception néerlandaise, comme le corollaire du droit de délivrance et revient, par conséquent, exclusivement au porteur du connaissement. Il s'agit d'un droit d'action abstrait : le porteur du connaissement bénéficie du droit d'action sur la base de sa qualité, sans qu'il doive avoir subi personnellement un préjudice²⁷⁶.

6.287. À l'inverse des Règles de La Haye et de Visby, les articles 381 e.s. du Livre 8 s'appliquent en principe également au transport sous connaissement de choses qui, en fait, sont transportées en pontée et qui sont également renseignées en tant que chargement en pontée dans le connaissement. Conformément à l'article 382, alinéa 2, le régime de responsabilité est cependant de droit réglementaire pour cette situation. L'ancienne règle dans le Code néerlandais de Commerce, selon laquelle les marchandises ne pouvaient pas être chargées en pontée sans le consentement de l'expéditeur, n'a pas été reprise dans le Livre 8. Un transport en pontée non déclaré, pour lequel le transporteur ne dispose pas de l'autorisation explicite du chargeur est, en droit néerlandais, illégitime en soi. La question est de savoir si, eu égard aux circonstances du transport, ce transport doit être qualifié ou non de manutention erronée des marchandises.

6.288. Les articles 490 et 491 du Livre 8 offrent au transporteur la possibilité de faire vendre les marchandises non enlevées.

6.289. Le droit néerlandais accorde au transporteur un droit de rétention légal sur les choses transportées (art. 8:489). Le transporteur bénéficie également d'un privilège (art. 8:222.2²⁷⁷).

²⁷⁵ Voir *supra*, n° 6.34.

²⁷⁶ Boonk, H., *o.c.*, 27-28.

²⁷⁷ Cette disposition s'énonce comme suit :

Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

6.290. L'article 629 du Code de Procédure civile (Rv) contient une règle spécifique de compétence pour les actions en avarie et un règlement explicite concernant la validité de clauses de compétence à l'égard du porteur du connaissement. Cet article s'énonce comme suit :

Article 629

1. Bevoegd tot het kennis nemen van geschillen tussen een vervoerder en een ontvanger, die niet de afzender was, inzake overeenkomsten tot vervoer geheel of gedeeltelijk per schip van een buiten Nederland gelegen plaats naar een in Nederland gelegen plaats van eindbestemming is de rechter binnen wiens rechtsgebied die plaats in Nederland ligt. Onder ontvanger wordt mede begrepen hij die een vordering instelt terzake van niet afgeleverde zaken.

2. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken, tenzij zulk een beding

a. bevoegd verklaart een rechter van een met name genoemde plaats gelegen op het grondgebied van de staat waarin hetzij de vervoerder hetzij de ontvanger woonplaats heeft, dan wel

b. is neergelegd in een afzonderlijk, niet naar algemene voorwaarden verwijzend geschrift.

- AUTRES PAYS

6.291. Le *Codice della navigazione* italien comprend le régime suivant :

Parte prima

Della navigazione marittima e interna

[...]

Libro terzo - Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

Titolo I - Dei contratti di utilizzazione della nave

[...]

Capo III

Del trasporto

[...]

Sezione II

Del trasporto di cose in generale

Articolo 419 - Trasporti di cose

Il trasporto di cose può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole, e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.

Articolo 420 - Forma del contratto

Il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi su navi di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Articolo 421 - Obblighi del vettore all'inizio del viaggio

Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere

refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla caricaione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.

Articolo 422 - Responsabilità del vettore

Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, nè in tutto nè in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti.

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti.

Articolo 423 - Limiti del risarcimento

Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a euro 103,29 o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Articolo 424 - Derogabilità delle norme sulla responsabilità

Le norme degli articoli 422, 423 sono sempre derogabili a Favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla caricaione e quello posteriore alla scaricaione; e, anche per il periodo che intercorre tra caricaione e scaricaione, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere, nonché per quanto concerne i danni da ritardo. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici è subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuto per l'imbarco o nella polizza di carico. Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, nè altro documento negoziabile.

Articolo 425 - Imballaggi e marche di contrassegno

Sulle merci consegnate al vettore, o sui loro imballaggi, devono a cura del caricatore, essere apposte marche di contrassegno, in maniera che normalmente rimangano visibili fino al termine del viaggio.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati da imperfetta apposizione delle marche.

Articolo 426 - Consegna delle bollette doganali

All'atto dell'imbarco delle merci, e in ogni caso prima della partenza della nave, il caricatore è tenuto a consegnare al vettore le bollette doganali.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati dall'omessa consegna.

Il vettore non è tenuto a verificare la completezza dei documenti e l'esattezza delle indicazioni in questi contenute.

Articolo 427 - Impedimento prima della partenza

Se la partenza della nave è impedita per causa di forza maggiore, il contratto è risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto.

Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, il caricatore è tenuto a sopportare le spese di scaricazione.

Articolo 428 - Impedimento temporaneo

Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio è temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto resta in vigore.

Il caricatore può, mentre dura l'impedimento, fare scaricare le merci a proprie spese, con l'obbligo di ricaricarle ovvero di risarcire i danni. Se l'impedimento si verifica in corso di viaggio, il caricatore è tenuto a prestare idonea cauzione per l'adempimento degli obblighi predetti.

Articolo 429 - Interruzione del viaggio

Se, dopo la partenza, il comandante è costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo.

Se la nave non può essere riparata od è necessario un tempo soverchio, ovvero se il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purché il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, all'inoltro delle merci al luogo di destinazione con altra nave.

Articolo 430 - Impedimento all'arrivo

Se l'approdo è impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.

Articolo 431 - Merci non dichiarate o falsamente indicate

Il comandante può fare scaricare nel luogo d'imbarco le cose non dichiarate o falsamente indicate dal caricatore, ovvero può esigere il nolo al tasso massimo corrente nel luogo di caricaione per cose di simile natura, oltre il risarcimento del danno.

Articolo 432 - Recesso del caricatore prima della partenza

Prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando la metà del nolo convenuto, nonché le spese sostenute per la caricaione e la scaricaione, se tali spese non sono comprese nel nolo, e le controstaillie decorse.

Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.

Articolo 433 - Recesso del caricatore durante il viaggio

Il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate, pagando il nolo intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la scaricaione.

Il comandante non è tenuto alla scaricaione, quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi.

Se le merci sono ritirate per causa imputabile al vettore, questi è responsabile delle spese e dei danni.

Articolo 434 - Caricaione incompleta

Se il caricatore consegna una quantità di merci minore di quella convenuta, deve pagare il nolo intero, detratte le spese che il vettore abbia risparmiato per la mancata caricaione, se queste sono comprese nel nolo.

Il comandante può imbarcare altre merci, purché, se il contratto ha per oggetto un carico totale, vi sia il consenso del caricatore. In ogni caso il caricatore profitta del nolo relativo alle cose che completano il carico, fino a concorrenza del nolo da lui dovuto.

Le stesse norme si applicano nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato stipulato per un viaggio di andata e ritorno e il caricatore non imbarchi merci per il viaggio di ritorno.

Articolo 435 - Perdita e avarie delle cose

La perdita e le avarie subite durante il trasporto dalle cose trasportate devono essere fatte constare dal destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio del comandante della nave o del raccomandatario del vettore, non oltre il momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto.

Articolo 436 - Mancato arrivo delle cose

Se le merci non sono giunte a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando il mancato arrivo sia dovuto a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.

Articolo 437 - Deposito o vendita delle cose

Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstaia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.

Articolo 438 - Prescrizione

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono col decorso di sei mesi dalla riconsegna delle cose, e, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose avrebbero dovuto arrivare a destinazione o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno indicato nell'articolo 456.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione si compie col decorso di un anno.

Sezione III

Del trasporto di carico totale o parziale

Articolo 439 - Norme applicabili

Si applicano le regole generali sul trasporto di cose, ogni qualvolta viene assunto l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata.

Articolo 440 - Spazi non utilizzabili per la caricazione

Non sono destinati al trasporto gli spazi interni della nave normalmente non utilizzabili per la caricazione, salvo espresso consenso del vettore nel caso in cui non ostino ragioni di sicurezza della navigazione.

Articolo 441 - Luogo di ancoraggio o di ormeggio

Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, salve le disposizioni del comandante del porto, purché si possa accedervi, sostare e uscirne senza pericolo.

Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.

Articolo 442 - Consegna e riconsegna delle merci

In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.

Articolo 443 - Inesatta dichiarazione di portata della nave

Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, è tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.

Articolo 444 - Decorrenza e durata delle stallie

I giorni di stallia per la caricaione e per la scaricaione, salvo diverso patto, regolamento portuale od uso locale, decorrono dal momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o per lo sbarco, ne sia giunto avviso a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto, tenendo conto dei mezzi disponibili nel luogo di caricaione o di scaricaione, della struttura della nave, nonché della natura del carico; e deve essere comunicato tempestivamente a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Articolo 445 - Computo delle stallie

Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali.

Il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedita per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Articolo 446 - Decorrenza e durata delle controstallie

Spirato il termine di stallia senza che, per causa imputabile al caricatore o al destinatario, sia stata ultimata la caricaione o la scaricaione, è dovuto un compenso di controstallia.

Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, è di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia.

Articolo 447 - Soppressione delle controstallie di caricaione

Spirato il termine di stallia di caricaione senza che, per causa imputabile al caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto è da lui dovuto al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia se non gli venga fornita idonea cauzione.

Articolo 448 - Computo delle controstallie

Il compenso di controstallia è computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno.

Il tasso di controstallia, in mancanza di diverso patto, è determinato in proporzione della portata della nave, secondo gli usi.

Tuttavia, per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedita da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstallia è dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo.

Articolo 449 - Controstallie straordinarie

Spirato il termine di controstallia per la caricaione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima, ha facoltà di partire senza attendere la caricaione o il suo completamento, restando sempre dovuti il nolo e il compenso di controstallia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, è dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un compenso di controstallia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento, o uso.

Spirato il termine di controstallia per la scaricaione senza che questa sia stata compiuta, è dovuto un compenso di controstallia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'articolo 450.

Articolo 450 - Deposito del carico

Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'articolo 1685 del codice civile, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'articolo 1690 dello stesso codice.

Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 1514 del codice civile o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo 1515 dello stesso codice, dandone avviso all'interessato.

Sezione IV

Del trasporto di cose determinate

Articolo 451 - Sostituibilità della nave

Se il trasporto ha per oggetto cose determinate, il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.

Articolo 452 - Caricazione delle merci

Il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso, non appena la nave sia pronta a ricevere il carico, e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini d'uso.

Decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore è tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.

Articolo 453 - Recesso del caricatore prima della partenza

Dopo la caricazione delle merci il caricatore può avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 432, solo quando dichiara di recedere dal contratto entro il termine d'uso per la partenza della nave e la scaricazione non cagioni ritardo alla partenza medesima.

Articolo 454 - Scaricazione delle merci

Quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza.

Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore.

Quando si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'articolo 450.

Articolo 455 - Mancata riscossione del nolo o degli assegni

Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui è gravata la cosa o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il caricatore dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti.

Articolo 456 - Mancato arrivo

Salvo diverso patto od uso, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario può far valere i diritti nascenti dal contratto soltanto dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore, o altrimenti dopo sette giorni dal termine in cui le merci avrebbero dovuto giungere a destinazione.

Sezione V
Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico

Articolo 457 - Dichiarazione d'imbarco

Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.

Il caricatore è responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione d'imbarco.

Articolo 458 - Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna e all'imbarco delle merci

Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, è tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero all'atto della consegna, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco.

Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave è tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico.

Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, è tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere g) ed h) dell'articolo 460, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.

Articolo 459 - Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci

La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

Articolo 460 - Indicazioni della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico

La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:

- a) il nome e il domicilio del vettore;*
- b) il nome e il domicilio del caricatore;*
- c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;*
- d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;*
- e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;*
- f) il luogo e la data di consegna. La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuto per l'imbarco, deve enunciare;*
- g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave;*
- h) il luogo e la data di caricazione.*

Articolo 461 - Data di consegna e data di caricazione

Se nella polizza di carico non è indicata la data di consegna, per tale si presume fino a prova contraria la data di caricazione delle merci.

Se nella polizza ricevuto per l'imbarco non è indicata la data di consegna, o nella polizza di carico non è indicata quella di caricazione, per data di consegna o per data di caricazione, rispettivamente, si presume quella di emissione della polizza.

Articolo 462 - Natura, qualità e quantità delle merci

Il vettore, ovvero il raccomandatario o il comandante della nave, che rilascia la polizza ricevuto per l'imbarco o la polizza di carico, ha facoltà di inserire in polizza le proprie riserve, quando non può

eseguire in tutto o in parte una normale verifica delle indicazioni fornite dal caricatore sulla natura, qualità e quantità delle merci, nonché sul numero dei colli e sulle marche di contrassegno.

In mancanza di riserve, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonché il numero e le marche dei colli consegnati al vettore o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza.

Articolo 463 - Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco

La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali.

L'originale ritenuto dal vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non è trasferibile e reca esplicita indicazione della non trasferibilità.

L'originale rilasciato al caricatore è sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 467, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporre mediante disposizione del titolo.

Articolo 464 - Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore

L'originale della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco rilasciato al caricatore può essere al portatore, all'ordine o nominativo.

Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.

Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della polizza nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto negli articoli 2022 e seguenti del codice civile.

Articolo 465 - Duplicati della polizza

Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.

I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463.

I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Articolo 466 - Ordini di consegna

Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciò sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico.

In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna, sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza.

Gli ordini di consegna emessi a norma dei comma precedenti attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi.

Agli ordini di consegna predetti si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.

Articolo 467 - Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci

Il possessore dell'originale trasferibile della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco ovvero di un ordine di consegna è legittimato per l'esercizio del diritto menzionato nel titolo, in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

6.292. Le code maritime norvégien dispose en la matière ce qui suit :

Chapter 13. Carriage of General Cargo

Introductory Provisions

Section 251 Definitions

In this Chapter the following words have the following meanings:

carrier, the person who enters into a contract with a sender for the carriage of general cargo by sea;

sub-carrier, the person who, pursuant to an assignment by the carrier, performs the carriage or part of it;

sender, the person who enters into a contract with a carrier for the carriage of general cargo by sea;

shipper, the person who delivers the goods for carriage;

transport document, a bill of lading or other document issued as evidence of the contract of carriage;

the Convention, the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, as amended by the Protocols of 1968 and 1979 (the Hague-Visby Rules);

Convention State, a State bound by the Convention.

Section 252 Scope of application

The provisions of this Chapter apply to contracts of carriage by sea in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden. In respect of contracts of carriage by sea in domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the State where the carriage is performed applies.

In other trades the provisions apply to contracts of carriage by sea between two different States, if:

1) the agreed port of loading is in a Convention State,

2) the agreed port of discharge is in Norway, Denmark, Finland or Sweden,

3) several ports of discharge have been agreed and the actual port of discharge is one of these and is situated in Norway, Denmark, Finland or Sweden,

4) the transport document is issued in a Convention State, or

5) the transport document states that the Convention or the law of a Convention State based thereon shall apply.

If neither the agreed place of loading nor the agreed or actual place of delivery is in Norway, Denmark, Finland or Sweden, the parties may nevertheless agree that the contract of carriage by sea shall be subject to the law of a Convention State.

Section 253 Charter party trade, etc.

The provisions of this Chapter do not apply to charter parties for the chartering of a whole ship or part of a ship. If a bill of lading is issued pursuant to a charter party, the provisions of this Chapter nevertheless apply to the bill of lading if it governs the legal relationship between the carrier and the holder of the bill of lading.

Under a contract for the carriage by ship of cargo on several voyages within a specified period of time, the provisions of this Chapter apply to each voyage. If the voyage is performed according to a charter party, paragraph one nevertheless applies.

Section 254 Contractual provisions

A provision of a contract of carriage or transport document is invalid in so far as it departs from the provisions of this Chapter or from Section 501 paragraph one no. 7 and paragraph two first sentence. The invalidity of such a provision does not affect the validity of the other provisions of the contract or document. Any provision granting the carrier the benefit of insurance for the goods, or any similar provision, is invalid.

Paragraph one does not apply to the provisions of Sections 255, 258 to 261 and 264 to 273 or preclude the inclusion in the contract of carriage of provisions relating to general average. The carrier may also increase his responsibilities or obligations under this Chapter.

If a contract of carriage is subject to the Convention or the law of a Convention State based thereon, the transport document shall state this, and state that provisions varying those rules to the detriment of the sender, shipper or receiver are invalid.

If, due to the peculiar character or state of the goods or the particular circumstances or conditions under which the carriage is to be performed, it is reasonable to decrease the obligations of the carrier or to increase his rights according to this Chapter, an agreement to that effect is valid.

Delivery of Goods

Section 255 The shipper's delivery of the goods

The goods shall be delivered at the place and within the period of time as indicated by the carrier. It shall be delivered in such a way and in such a condition that it can be conveniently and safely brought on board, stowed, carried and discharged.

Section 256 Examination of packing

The carrier shall to a reasonable extent examine whether the goods are packed in such a way as not to suffer damage or cause damage to any person or property. If the goods have been delivered in a container or similar transport device, the carrier is not, however, bound to examine such device internally unless there is reason to suspect that it has not been sufficiently well packed.

The carrier shall inform the sender of any deficiencies the carrier has noticed. The carrier is not bound to carry the goods unless the carrier cannot by reasonable means make them fit for carriage.

Section 257 Dangerous goods

Dangerous goods shall be marked as dangerous in a suitable manner. The sender shall in due time notify the carrier and the sub-carrier to whom the goods are delivered of the dangerous nature of the goods and indicate the necessary safety measures.

If the sender otherwise is aware that the goods are of such a nature that their carriage may involve danger or significant inconvenience to persons, ship or cargo, the sender shall also give notice of this fact.

Section 258 Goods requiring special care

If the goods need to be handled with special care, the sender shall in due time give notice thereof, and state the measures which may be required. If necessary, the goods shall be marked in a suitable manner.

Section 259 Receipt for goods received

The shipper is entitled to demand receipts for the reception of goods as and when they are delivered.

Provisions relating to the issuing of bills of lading and other transport documents are contained in Sections 292 to 309.

Section 260 Freight

Unless otherwise agreed, the freight payable is the current freight at the time of delivery.

Payment of freight can be demanded upon reception of the goods.

For goods that are not intact at the end of the carriage, freight cannot be claimed unless the goods have been lost due to the nature of the goods, insufficient packing, or fault or neglect on the part of the sender, or the carrier has sold the goods for the account of the owner or has discharged them, rendered them innocuous or destroyed them according to Section 291.

Freight paid in advance shall be repaid if, according to paragraph two, the carrier was not entitled to freight.

Section 261 Breach of contract and renunciation by the sender

If the sender renounces the contract before the carriage has commenced, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses.

If the goods are not delivered on time, the carrier is entitled to cancel the contract if the delay amounts to a substantial breach of contract. If the carrier wishes to cancel the contract, the carrier must give notice without undue delay after the sender has inquired, but no later than when the goods are received for carriage. If the carrier does not do so, the right of cancellation is lost. If the contract is cancelled, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses.

If the sender or the receiver requests interruption of the carriage and delivery of the goods elsewhere than at their destination, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses. Interruption of the carriage cannot be requested if it would cause significant loss or inconvenience to the carrier or other senders.

The provisions of Section 352 paragraphs two to four apply correspondingly.

The Carriage

Section 262 The duty of the carrier to protect the interests of the cargo owner

The carrier shall perform the carriage with due care and despatch, take care of the goods and in other respects protect the interests of the owner from the reception and to the delivery of the goods.

The carrier shall ensure that the ship used for the carriage is seaworthy, including that it is properly manned and equipped and that the holds, refrigerated and cold-storage storerooms and other parts of the ship where goods are stored are in a proper condition for receiving, carrying and preserving the goods.

If goods have been lost, damaged or delayed, the carrier shall notify the person indicated by the sender at the earliest opportunity. If such notice cannot be given, the cargo owner or, if he is unknown, the sender shall be notified. The same applies if the carriage cannot be completed as intended.

Section 263 Deck cargo

Goods can be carried on deck only if this is in accordance with the contract of carriage, custom of the trade or other usage in the trade in question or is required by statutory rules or regulations based on statutory rules.

If, according to the contract, the goods may or shall be carried on deck, this shall be stated in the transport document. If this has not been done, the carrier has the burden of proving that carriage on deck was agreed. The carrier cannot invoke such an agreement against a third party who has acquired the bill of lading in good faith.

Special rules on liability for deck cargo are contained in Section 284.

Section 264 Breach of contract by the carrier

The sender is entitled to cancel the contract of carriage due to delay or other breach of contract on the part of the carrier if the breach of contract is substantial. From the time that the goods have been delivered, the sender is not entitled to cancel the contract if redelivery of the goods would involve significant loss or inconvenience to other senders.

If the sender wishes to cancel the contract, the sender must give notice hereof without undue delay from the time that it must be assumed that the sender has knowledge of the breach of contract. If the sender does not do so, the right of cancellation is lost.

Section 265 Interruption of the carriage and distance freight

If a ship carrying or intended to carry the goods is lost or damaged beyond repair, this does not relieve the carrier of the obligation to complete the carriage.

If hindrances arise which prevent the ship from reaching the port of discharge and discharging the goods, or if this cannot be done without unreasonable delay, the carrier may instead choose another suitable port of discharge.

Regarding cancellation of the contract of carriage due to war risk, etc., the provisions of Sections 358 and 360 apply.

If a part of the carriage has been performed when the contract is cancelled or ceases, or when for any other reason the goods are discharged in a port other than the agreed port of discharge, the carrier is entitled to distance freight according to the provisions of Section 341.

Section 266 Measures adopted on behalf of the cargo owner

If it becomes necessary to adopt special measures in order to safeguard or carry the goods or otherwise to protect the interests of the cargo owner, the carrier shall obtain instructions from the cargo owner.

If time or other circumstances do not permit the obtaining of instructions, or if such instructions are not received in due time, the carrier is authorized to take the necessary steps on the behalf of the cargo owner and represent the cargo owner in matters concerning the goods. Even though such measures were not necessary, they are binding on the cargo owner if the third party acted in good faith.

Notice of the steps taken shall be given according to the provisions of section 262 paragraph three.

Section 267 Liability of the cargo owner for measures adopted by the carrier

The cargo owner is liable for measures adopted and expenses incurred by the carrier for the sake of the goods. However, if the carrier acted without instructions, the cargo owner is not liable for a higher amount than the value at the outset of the carriage of the goods to which the measure or the expense related.

Delivery of the Goods

Section 268 The carrier's delivery of the goods

At the port of destination, the receiver shall receive the goods at the place and within the period of time indicated by the carrier. The goods shall be delivered in such a manner that they can be conveniently and safely received.

A person who appears to be entitled to receive the goods may inspect them before reception.

Section 269 Duty of the receiver to pay freight, etc.

If the goods are delivered against a bill of lading, the receiver becomes liable on receiving the goods for freight and other claims due to the carrier pursuant to the bill of lading.

If the goods were delivered otherwise than against a bill of lading, the receiver is only liable to pay freight and other claims according to the contract of carriage if the receiver had notice of the claims at the time of delivery or was aware or ought to have been aware that the carrier had not received payment.

Section 270 Right of retention

If the carrier has claims according to Section 269 or other claims secured by a maritime lien on the goods pursuant to Section 61, the carrier is not obliged to deliver the goods before the receiver has either paid the claims or given security for them. When the goods have been delivered, the carrier can claim payment out of the security unless the receiver prevents this by arrest or interim injunction.

Section 271 Warehousing of goods

If the goods are not collected within the period indicated by the carrier or otherwise within a reasonable time, they may be warehoused in safe custody at the expense of the receiver.

Notice that the goods have been warehoused shall be given according to the rules of Section 262 paragraph three. A reasonable time limit shall be set, after which the goods may be sold or otherwise disposed of according to Section 272.

Section 272 The carrier's right of disposal of goods which are not collected

On the expiry of the time limit given in the notice according to Section 271 paragraph two, the carrier can sell warehoused goods to the extent necessary to cover the costs of the sale and claims mentioned in Section 270. The carrier shall exercise care in the conduct of the sale.

If the goods cannot be sold or it is evident that the costs of sale will not be covered by the proceeds, the carrier may dispose of the goods in some other reasonable way.

Section 273 The sender's liability for freight, etc.

If the goods are delivered to the receiver without payment of such claims against the sender as the receiver should have paid, the sender remains liable, unless the delivery entails losses for the sender and the carrier must have realized this.

The carrier is not obliged to sell warehoused goods to cover such claims against the sender as the receiver should have paid. If a sale nevertheless takes place without satisfaction of the claims, the sender remains liable for the deficit.

The Carrier's Liability for Damages

Section 274 Period of responsibility

The carrier is responsible for the goods while they are in his or her custody at the port of loading, during the carriage, and at the port of discharge.

The carrier is considered to have the goods in his or her custody according to paragraph one from the moment when the carrier receives the goods from the shipper or from any authority or other third party to whom the goods have to be delivered according to law or regulations applicable at the port of loading.

The carrier is no longer considered to have custody of the goods according to paragraph one:

- 1) when the carrier has delivered the goods to the receiver,*
- 2) if the receiver does not receive the goods from the carrier, when it has been warehoused on the account of the receiver in accordance with the contract or with the law or usage at the port of discharge, or*
- 3) when the carrier has delivered the goods to any authority or other third party to whom the goods must be delivered according to law or regulations applicable at the port of discharge.*

Section 275 Liability for cargo damage

The carrier is liable for losses resulting from the goods being lost of or damaged while in his or her custody on board or ashore, unless the carrier shows that the loss was not due to his or her personal fault or neglect or that of anyone for whom he or she is responsible.

The carrier is not liable for losses resulting from measures to rescue persons or reasonable measures to salvage ships or other property at sea.

When fault or neglect on the part of the carrier combines with another cause to produce losses, the carrier is only liable to the extent that the loss is attributable to such fault or neglect. It is for the carrier to prove to what extent the loss was not caused by fault or neglect on his or her part.

Section 276 Loss due to nautical fault and fire

The carrier is not liable if the carrier can show that the loss resulted from:

- 1) fault or neglect in the navigation or management of the ship, on the part of the master, crew, pilot or tug or others performing work in the service of the ship, or*
- 2) fire, unless caused by the fault or neglect of the carrier personally.*

The carrier is nevertheless liable for losses in consequence of unseaworthiness which is caused by the carrier personally or a person for whom the carrier is responsible failing to take proper care to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage. The burden of proving that proper care was taken rests on the carrier.

The present Section does not apply to contracts for carriage by sea in domestic trade in Norway.

Section 277 Liability for live animals

The carrier is not liable for loss of or injury to live animals arising from the particular risks inherent in such carriage.

If the carrier shows that he or she has followed the particular instructions given, and that the loss or injury could be attributed to such risks, the carrier is not liable unless it is shown that the loss or injury was wholly or partly caused by the fault or neglect of the carrier personally or of someone for whom the carrier is responsible.

Section 278 Liability for delay

The carrier is liable according to the provisions of Sections 275 to 277 for losses resulting from delay in delivery of the goods.

Delayed delivery occurs when the goods are not delivered in the port of discharge pursuant to the contract of carriage within the agreed time or, if no time limit for delivery was agreed, within the period of carriage which it is reasonable under the circumstances to require of a diligent carrier.

If the goods have not been delivered within 60 days from the day when they should have been delivered according to paragraph two, damages can be claimed as for loss of the goods according to section 275.

Section 279 Calculation of damages for property damage

Damages for loss of or damage to the goods are calculated on the basis of the value of goods of the same kind at the place and time when the goods were or should have been delivered according to the contract of carriage.

The value of the goods is determined on the basis of the exchange price or, in the absence thereof, the market price. If there is neither an exchange price nor a market price, the value shall be determined according to the current value of goods of the same kind and quality.

Section 280 Limits of liability

The carrier's liability shall not exceed 667 SDR for each package or other unit of the goods or 2 SDR for each kilogram of the gross weight of the goods lost, damaged or delayed. The limit of liability which results in the highest liability shall be applied. By SDR is meant the unit mentioned in Section 505.

In contracts for carriage by sea in domestic trade in Norway, the liability of the carrier is limited to 17 SDR for each kilogram of the gross weight of the goods lost or damaged. The liability for delay shall not exceed the full freight according to the contract of carriage.

Section 281 The limit of liability for goods loaded as a unit

If a container, pallet or other transport device was used to consolidate the goods, each package or other unit listed in the transport document as having been loaded in the device shall be regarded as one package or unit for the purposes of Section 280. Otherwise goods in the transport device shall be regarded as one unit. If the transport device itself has been lost or damaged, it shall be regarded as a separate unit unless it was owned or otherwise provided by the carrier.

Section 282 Liability not based on the contract of carriage

The provisions relating to the carrier's defences and the limits of the carrier's liability apply even if the claim against the carrier is not based on the contract of carriage.

The provisions relating to the carrier's defences and the limits of the carrier's liability apply correspondingly if the claim is brought against anyone for whom the carrier is responsible, and that person shows that he or she acted in the performance of his or her duties in the service or to fulfil the assignment.

The total liability which can be imposed on the carrier and the persons for whom the carrier is responsible shall not exceed the limits of liability according to Section 280.

Section 283 Loss of the right to limitation of liability

A liable person cannot limit his or her liability if it is shown that he or she personally caused the loss wilfully or through gross negligence and with knowledge that such loss would probably arise.

Section 284 Liability for deck cargo

If goods are carried on deck in breach of Section 263, the carrier is liable, irrespective of the provisions of Sections 275 to 278, for losses which are exclusively the consequence of the carriage on deck. Concerning the extent of the liability, Sections 280 and 283 apply.

If goods have been carried on deck contrary to an express agreement for carriage under deck, there is no right to limitation of liability according to this Chapter.

Section 285 The carrier's liability for a sub-carrier

If the carriage is performed wholly or in part by a sub-carrier, the carrier remains liable according to the provisions of this Chapter as if the carrier had performed the entire carriage him- or herself.

If it has been expressly agreed that a certain part of the carriage shall be performed by a named sub-carrier, the carrier may make a reservation exempting him- or herself from liability for any loss caused by an event occurring while the goods are in the custody of the sub-carrier. The burden of proving that the loss was caused by such an event rests on the carrier.

A reservation according to paragraph two can nevertheless not be invoked if an action against the sub-carrier cannot be brought before a Court competent according to Section 310.

Section 286 Liability of the sub-carrier

A sub-carrier is liable for such part of the carriage as he or she performs, pursuant to the same rules as the carrier. The provisions of Sections 282 and 283 apply correspondingly.

If the carrier has undertaken obligations beyond what follows from the present Chapter or waived rights according to this Chapter, the sub-carrier is only bound by this when he or she has given written consent.

Section 287 Joint liability

If both the carrier and sub-carrier are liable, they are jointly and severally liable.

The total liability which can be imposed on the carrier and sub-carrier and persons for whom they are responsible shall not exceed the limits of liability according to Section 280, unless the contrary follows from Section 283.

The provisions of the present Chapter does not preclude recourse agreements between the carrier and the sub-carrier.

Section 288 Notice of damage or loss

If the goods have been delivered and the receiver has not notified the carrier in writing of any loss or damage which the receiver had or ought to have discovered, and of the nature of the loss or damage in question, all the goods is, where nothing to the contrary is proved, regarded to have been delivered in the condition described in the transport document. If the loss or damage was not apparent at the time of delivery, the same applies if written notice is not given at the latest three days after the delivery.

Written notice is not required in respect of loss or damage which is ascertained in a joint inspection of the goods.

The carrier is not liable for losses in consequence of delayed delivery unless written notice is given within 60 days after the goods were delivered to the receiver.

Notice can be given to the sub-carrier who delivered the goods, or to the carrier.

Section 289 General average contribution, etc.

The provisions of Sections 274 to 288 relating to the carrier's liability for loss of or damage to goods apply correspondingly to the right of the receiver to refuse to pay a general average contribution and to the

obligation of the carrier to reimburse the receiver for any general average contribution or any salvage reward which the latter may have paid.

The Liability of the Sender

Section 290 General rule on liability

The sender is not liable for losses caused to the carrier or sub-carrier, including damage to the ship, which have arisen without any fault or neglect on the part of the sender personally or of anyone for whom the sender is responsible. Nor is anyone for whom the sender is responsible liable for losses arising without any fault or neglect of him or her personally or that of anyone for whom he or she is responsible.

Section 291 Dangerous goods

If the sender has delivered dangerous goods to the carrier or a sub-carrier without informing him or her of the dangerous properties of the goods and the necessary precautions in accordance with section 257, and if the person receiving the goods is not otherwise aware of their dangerous properties, the sender is liable to the carrier and to any sub-carrier for costs and other losses in consequence of the carriage of such goods. The carrier or sub-carrier may, according to the circumstances, discharge the goods, render them innocuous, or destroy them with no obligation to pay damages.

A person who has received the goods into his or her custody while knowing its dangerous properties cannot invoke the provisions of paragraph one.

The carrier may, according to the circumstances, discharge, render innocuous or destroy goods which prove to be a danger to persons or property, with no obligation to pay damages.

Bills of Lading and other Transport Documents

Section 292 Bills of lading

By a bill of lading (konnossement) is meant a document

- 1) which evidences a contract of carriage by sea and that the carrier has received or loaded the goods, and*
- 2) which is designated by the term bill of lading or contains a clause to the effect that the carrier undertakes to deliver the goods in exchange for the return of the document only.*

A bill of lading may be made out to a named person, to a named person or order, or to bearer. A bill of lading made out to a named person is regarded as an order bill of lading unless it contains a reservation in such terms as "not to order" or similar.

A bill of lading governs the conditions for carriage and delivery of the goods in the relation between the carrier and a holder of the bill of lading other than the sender. Provisions in the contract of carriage which are not included in the bill of lading cannot be invoked against such a holder unless the bill of lading includes a reference to them.

Section 293 Through bills of lading

By a through bill of lading is meant a bill of lading which states that the carriage of the goods is to be performed by more than one carrier.

A person issuing a through bill of lading shall see to that a separate bill of lading issued for part of the carriage states that the goods are being carried according to a through bill of lading.

Section 294 The shipper's right to a bill of lading

When the carrier has received the goods, the carrier shall at the request of the shipper issue a received for shipment bill of lading.

When the goods have been loaded, the shipper can demand a shipped bill of lading. If a received for shipment bill of lading was issued, it shall be returned when the shipped bill of lading is issued. A received for shipment bill of lading with an annotation of the name of the ship or ships onto which the goods have been loaded and the date of loading serves as a shipped bill of lading.

The shipper is entitled to request separate bills of lading for parts of the goods if this entails no significant inconvenience.

Section 295 Master's bill of lading

A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is regarded as having been signed on behalf of the carrier.

Section 296 Contents of the bill of lading

A bill of lading shall contain statements on:

- 1) the nature of the goods, including their dangerous properties, the necessary identification marks, the number of packages or pieces and the weight or otherwise expressed quantity of the goods, all as stated by the shipper;*
- 2) the apparent condition of the goods and packing;*
- 3) the carrier's name and principal place of business;*
- 4) the name of the shipper;*
- 5) the receiver, if named by the shipper;*
- 6) the loading port according to the contract of carriage and the date on which the carrier received the goods there;*
- 7) the port of discharge according to the contract of carriage and any agreement concerning the time of the delivery of the goods there;*
- 8) the number of originals, if the bill of lading was issued in more than one original;*
- 9) the place where the bill of lading was issued;*
- 10) the amount of the freight, if it is to be paid by the receiver, or a statement that freight will be paid by the receiver, and the other conditions for the carriage and delivery of the goods;*
- 11) that the carriage is subject to the Convention, cf. Section 254 paragraph three;*
- 12) that the goods, as the case may be, shall or may be carried on deck;*
- 13) any increased limitation of liability on which the parties may have agreed.*

A shipped bill of lading shall also state the name and nationality of the ship, the place of loading, and the date when the loading was completed.

The bill of lading shall be signed by the carrier or a person acting on behalf of the carrier. The signature may be produced by mechanical or electronic means.

Section 297 Absence of particulars in a bill of lading

A document which fulfils the requirements in Section 292 paragraph one is a bill of lading even if some of the information mentioned in Section 296 is missing.

Section 298 Carrier's duty of inspection

The carrier shall to a reasonable extent check the accuracy of the information on the goods entered in the bill of lading according to Section 296 paragraph one no. 1. If the carrier has reasonable grounds for doubting the accuracy of the information or has not had a reasonable opportunity to check its correctness, the carrier shall make a reservation to that effect in the bill of lading.

Section 299 The evidentiary effect of a bill of lading

A bill of lading is evidence that the carrier has received the goods or, if a shipped bill of lading has been issued, that the carrier has loaded the goods as stated in the bill of lading in so far as no reservation has been made as mentioned in Section 298 or nothing to the contrary is shown. If the bill of lading lacks a statement of the apparent condition of the goods and packing, it shall, unless the contrary is shown, be assumed that the goods were in good apparent condition.

A bill of lading which does not indicate the amount of freight or otherwise shows that freight will be paid by the receiver, cf. Section 296 paragraph two no. 10, is evidence that the receiver is not to pay freight

unless the contrary is shown. The same applies correspondingly if the amount payable for demurrage is not stated in the bill of lading.

If a third party in good faith has acquired a bill of lading in reliance on the accuracy of the statements in it, evidence to the contrary according to paragraphs one and two is not admissible.

If the carrier knew or ought to have understood that a statement concerning the goods was incorrect, the carrier cannot invoke a reservation as mentioned in Section 298, unless the reservation expressly states that the information is incorrect.

Section 300 Liability for misleading information in bills of lading

If a third party incurs a loss by acquiring a bill of lading in reliance on the accuracy of the information it contains, the carrier is liable if the carrier understood or ought to have understood that the bill of lading was misleading for a third party. No right of limitation of liability under this Chapter applies.

If the goods do not correspond to the statements in the bill of lading, the receiver can demand that the carrier state whether the shipper has undertaken to indemnify the carrier in respect of incorrect or incomplete information (letter of indemnity). If so, the carrier is obliged to acquaint the receiver with the contents of the undertaking.

Section 301 Guarantee by the shipper

The shipper is responsible to the carrier for the accuracy of the statements relating to the goods entered in the bill of lading at the request of the shipper.

If the shipper has undertaken to indemnify the carrier for losses arising from the issuing of a bill of lading containing incorrect information or containing no reservation, the shipper is nevertheless not liable if the issuing was intended to mislead an acquirer of the bill of lading.

Nor is the shipper in such a case liable according to paragraph one.

Section 302 Apparent authority of the holder

The person who presents a bill of lading and, through its wording or, in the case of an order bill, through a continuous chain of endorsements or through an endorsement in blank, appears as the rightful holder, is prima facie regarded as entitled to take delivery of the goods.

If a bill of lading has been issued in more than one original, it is sufficient for delivery at the place of destination that the receiver demonstrates authority by presenting one original. If the goods are delivered in another place, the other originals must also be returned, or security must be provided for claims that any holders of the other originals may bring against the carrier.

Section 303 Several holders of bills of lading

If several persons claim delivery, each demonstrating authority through separate originals of the bill of lading, the carrier shall warehouse the goods in safe custody for the account of the rightful receiver. This shall immediately be made known to the claimants.

Section 304 Delivery against a bill of lading

The receiver can only demand delivery if he or she deposits the bill of lading and issues receipts as and when the goods are delivered.

When all the goods have been delivered, the bill of lading, duly receipted, shall be returned to the carrier.

Section 305 Delivery when a bill of lading has been lost

A request to have a lost bill of lading declared null and void is made to a District Court at the place where the goods are to be delivered. In other respects the provisions of Act 18 December 1959 no. 1 Relating to the Declaration of Nullification of Debt Instruments apply.

When the Court has decided to proceed with such a case, delivery of the goods can be demanded against security for claims which the holder of the lost bill of lading may bring against the carrier.

Section 306 Acquisition of a bill of lading in good faith

If a person appearing as the rightful holder, cf. Section 302 paragraph one, transfers originals of an order or bearer bill of lading to several persons, the first person to receive an original in good faith is entitled to the goods. If the goods were delivered at the place of destination to the holder of another original, the latter is not obliged to surrender what he or she has already taken delivery of in good faith.

A person who in good faith has acquired an order or bearer bill of lading is not obliged to surrender it to the person who lost it.

Section 307 Right of stoppage

The right of a seller in the event of breach of contract to prevent delivery of the goods to the buyer or the estate of the buyer or to demand their return, applies even though the bill of lading has been passed on to the buyer.

The right of stoppage cannot be asserted against a third party who has acquired an order or bearer bill of lading in good faith.

Section 308 Sea waybill

By sea waybill (sjøfraktbrev) is meant a document which:

- 1) evidences a contract of carriage by sea and that the carrier has received the goods, and*
- 2) contains an undertaking by the carrier to deliver the goods to the receiver named in the document.*

Even after a sea waybill has been issued, the sender can decide to have the goods delivered to someone other than the consignee named in the document. This does not apply if the sender has waived this right as against the carrier or if the consignee has already asserted his or her right.

A bill of lading can be demanded according to Section 294 unless the sender has waived his or her right to name a different receiver.

Section 309 Contents and evidentiary effect of a sea waybill

A sea waybill shall contain statements on the goods received for carriage, the sender, the receiver and the carrier, the conditions of carriage, and the freight and other charges payable by the receiver. Section 296 paragraph three and Section 298 apply correspondingly.

Unless otherwise shown, the sea waybill shall be evidence of the contract of carriage and that the goods have been received as described in the document.

Disputes

Section 310 Jurisdiction and arbitration clauses

Any agreement in advance which limits the right of the plaintiff to have a legal dispute relating to the carriage of general cargo according to the present Chapter settled by legal proceedings, is invalid in so far as it limits the right of the plaintiff at his own discretion to bring an action before the Court at the place where:

- a) the defendant's principal place of business is situated, or place of residence if the defendant has no principal place of business;*
- b) the contract of carriage was concluded, provided the defendant has a place of business or an agent there through whom the contract was concluded;*
- c) the place of receipt for carriage according to the contract of carriage is situated; or*
- d) the agreed or actual place of delivery according to the contract of carriage is situated.*

The provisions in paragraph one does not prevent an action from being brought before the Court of the place designated in the contract of carriage with a view to legal proceedings. After a dispute has arisen, the parties may agree on how to settle it.

If a bill of lading is issued pursuant to a charter party which contains a provision concerning the settlement of disputes by legal proceedings or arbitration, but the bill of lading does not expressly state that the

provision is binding on the holder of the bill of lading, the carrier cannot invoke the provision against a holder of the bill of lading who has acquired it in good faith.

In this Kingdom an action concerning a contract for the carriage of general cargo in trade between two States can in any case be brought at the place or at one of the places to which the case has such a nexus as mentioned in paragraph one or at another place in this Kingdom agreed on by the parties.

The provisions of paragraphs one and four do not apply if neither the agreed place of delivery nor the agreed or actual place of delivery pursuant to Section 252 paragraph three is located in Norway, Denmark, Finland or Sweden, or if the Lugano Convention of 2007 provides otherwise. The provisions of this Section do not preclude that decisions on provisional or protective measures are made in this Kingdom.

Section 311 Arbitration

Notwithstanding the provisions of Section 310, the parties may agree in writing that disputes shall be settled by arbitration. It is regarded as part of the arbitration agreement that arbitration proceedings can be instituted at the discretion of the plaintiff in one of the States where a place as mentioned in section 310 paragraph one is located, and that the arbitration tribunal shall apply the provisions of the present Chapter.

Section 310 paragraphs two, three and six apply correspondingly.

The provisions of paragraph one do not apply if neither the agreed place of receipt for carriage nor the agreed or actual place of delivery according to Section 252 paragraph three is in Norway, Denmark, Finland or Sweden.

6.293. *La Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse dispose :*

Titre V. Des contrats d'utilisation du navire

[...]

Chapitre IV. Du contrat de transport maritime

Art. 101

Généralités. Définition

1 Dans le contrat de transport maritime, le transporteur s'oblige à effectuer, contre paiement du fret, le transport de marchandises par mer stipulé par le chargeur.

2 La convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ainsi que ses protocoles doivent être pris en considération lors de l'application et de l'interprétation des articles de ce chapitre.

Art. 102

Diligence du transporteur

1 Le transporteur est tenu, avant le voyage, et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement, et pour approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes les autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2 Le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, à la manutention et au déchargement des marchandises transportées, en tant que ces tâches ne relèvent pas du chargeur ou du destinataire.

Art. 103

Responsabilité du transporteur

1 Le transporteur répond, depuis la prise en charge jusqu'à la délivrance de la cargaison, de la perte ou de la destruction ou de l'avarie totale ou partielle de la marchandise, ainsi que du retard à la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage résulte d'une cause qui n'est pas imputable à une faute du capitaine, de l'équipage du navire, d'autres personnes au service du navire ou de toute autre personne dont il s'est servi dans l'exécution du transport.

2 Le transporteur répond du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve avoir exercé la diligence raisonnable prévue à l'art. 102, al. 1.

3 Si des réclamations pour perte, destruction ou avarie ou retard sont dirigées contre le capitaine, l'équipage du navire ou toute autre personne au service du navire ou dont le transporteur s'est servi pour l'exécution du transport, ceux-ci peuvent, quelle que soit la base légale sur laquelle la réclamation se fonde, invoquer les mêmes causes d'exclusion ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même. L'art. 105a est réservé.

Art. 104

Exclusion de la responsabilité du transporteur

1 Le transporteur, si aucune faute propre ne lui est imputable, ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard à la livraison, lorsqu'ils sont dus à des actes, négligences ou omissions du capitaine, du pilote ou d'autres personnes au service du navire dans la navigation ou l'administration du navire, ou ont été provoqués par un incendie à bord. Les mesures prises à titre principal dans l'intérêt de la cargaison ne sont pas considérées comme ayant trait à l'administration du navire.

2 Le transporteur ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard, s'il prouve qu'ils résultent de l'une des causes suivantes:

- a. force majeure, cas fortuit, périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;*
- b. faits de guerre, émeutes ou troubles civils;*
- c. actes de l'autorité, tels que saisie judiciaire, quarantaine ou autres restrictions;*
- d. grève, lock-out ou autre arrêt ou entrave apporté au travail;*
- e. sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou déroutement raisonnable n'entraînant pas une infraction au contrat de transport;*
- f. actes ou omissions du chargeur, du destinataire ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;*
- g. freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;*
- h. insuffisance de l'emballage, ou insuffisance ou imperfection des marques;*
- i. vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable. La responsabilité n'est pas exclue lorsqu'il est établi que le dommage est imputable à une faute du transporteur ou de ses auxiliaires.*

Art. 105

Étendue et limitation de la responsabilité

1 En cas de perte ou de destruction totale de la marchandise, le transporteur ne doit payer qu'une indemnité correspondant à la valeur de la marchandise au lieu et au jour où elle est déchargée ou aurait dû être déchargée conformément au contrat de transport. La valeur de la marchandise se détermine d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et de même qualité.

2 En cas de destruction partielle, d'avarie ou de retard, le transporteur ne doit payer que le montant de la dépréciation subie par la marchandise sans autres dommages-intérêts et en aucun cas une indemnité qui excède celle qui est prévue pour le cas de perte totale.

3 La responsabilité du transporteur ne peut, sous réserve de l'art. 105a, en aucun cas et quelle que soit la base légale invoquée, dépasser les montants de la responsabilité fixés par le Conseil fédéral. Ces montants

sont calculés selon un taux fixé soit par colis ou autre unité de chargement, soit par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable.

4 Le transporteur maritime ne peut se prévaloir de ces limites, si le chargeur a déclaré expressément avant l'embarquement la nature et la valeur supérieure de la marchandise, et si cette déclaration, dont le transporteur peut, le cas échéant, prouver l'inexactitude, a été inscrite dans le connaissement, ou si des limitations supérieures de la responsabilité ont été convenues.

5 Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité de chargement énuméré dans le connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme colis ou unité individuelle; en dehors de ce cas, cet engin sera considéré dans son ensemble comme colis ou unité.

6 Le transporteur et ses préposés (art. 103, al. 3) ne peuvent répondre ensemble d'un montant supérieur à celui dont le transporteur seul répondrait.

Art. 105a

Déchéance du droit de limitation

Ni le transporteur maritime ni ses préposés (art. 103, al. 3) ne pourront se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 106

Déclarations du chargeur

1 Avant le chargement des marchandises à bord, le chargeur est tenu de fournir par écrit au transporteur les indications suivantes concernant les marchandises à transporter:

- a. la quantité, le nombre ou le poids des marchandises à transporter;*
- b. les marques nécessaires à l'identification des marchandises;*
- c. la nature et la condition des marchandises.*

2 Le chargeur répond envers le transporteur de tout dommage résultant de l'inexactitude de ses indications concernant les marchandises, même si aucune faute ne peut lui être imputée, et, envers les autres intéressés à la cargaison, lorsqu'une faute lui est imputable.

3 Si le chargeur a fourni sciemment de fausses indications sur la nature ou la valeur des marchandises, le transporteur ne répond pas des dommages causés aux marchandises ou des autres préjudices dus à l'inexactitude des indications du chargeur.

Art. 107

Marchandises dangereuses ou prohibées

1 Si des marchandises ou des objets dont le transport est prohibé, légalement ou conventionnellement, ou qui sont de nature inflammable ou explosive, ou qui sont dangereux pour une autre raison ont été chargés sans que le transporteur ou le capitaine ait eu connaissance de leur nature ou condition, le chargeur répond de tout dommage causé par ces marchandises ou objets. Le capitaine peut en tout temps et en tout lieu faire décharger, détruire ou rendre inoffensifs ces marchandises ou objets, sans que le transporteur soit tenu à réparation.

2 Lorsque de telles marchandises ou objets ont été chargés avec l'assentiment du transporteur ou du capitaine, en connaissance de leur nature et caractère dangereux, ils peuvent être déchargés, détruits ou rendus inoffensifs de la même manière, sans que le transporteur soit tenu à réparation, s'ils mettent en danger le navire, les personnes à bord ou le reste de la cargaison.

Art. 108

Chargement et déchargement

1 Le transporteur doit, au port de chargement, prendre les marchandises sous palan, et au port de déchargement, les délivrer sous palan à moins qu'un autre mode de livraison ne soit prévu par le contrat ou par l'usage local.

2 Si le lieu du chargement ou du déchargement n'est pas fixé par le contrat, ces opérations se font au lieu usuel déterminé par le transporteur.

3 Si les délais de chargement et de déchargement du navire et le taux des surestaries ne sont pas fixés par le contrat, ils sont déterminés selon l'usage local.

Art. 109

Acquisition du fret

1 Le fret n'est dû que si les marchandises sont livrées ou mises à la disposition du destinataire au port de destination, les dispositions des art. 88 et 89 étant réservées.

2 Toutefois, le fret est dû en entier lorsque le défaut de livraison provient d'un fait imputable au chargeur ou au destinataire ou bien du vice propre de la marchandise, lorsque celle-ci, dangereuse ou prohibée, a dû être déchargée, détruite ou jetée à la mer en cours de route. ...

3 S'agissant du transport d'animaux morts en cours de route, le fret est dû à moins que le chargeur n'apporte la preuve que la mort de l'animal est due à la faute du transporteur.

Art. 110

Débiteur du fret

1 Celui qui demande livraison de la marchandise devient débiteur du fret et des autres créances dont la marchandise est grevée.

2 Il n'est toutefois tenu des surestaries ou autres indemnités au port de chargement que si ces créances sont indiquées sur le connaissement ou s'il est établi qu'il en a connaissance autrement.

Art. 111

Constataion des dommages

1 Le transporteur et le destinataire ont chacun le droit de demander la constatation contradictoire de l'état et de la quantité de la marchandise lors de sa délivrance.

2 L'acceptation de la marchandise sans réserves par le destinataire emporte présomption jusqu'à preuve du contraire que les marchandises ont été délivrées par le transporteur dans le même état et dans la même quantité qu'il les avait reçues.

3 Le destinataire doit formuler par écrit ses réserves en indiquant la nature générale du dommage, à moins que l'état et la quantité des marchandises délivrées n'aient déjà été constatés contradictoirement, au plus tard jusqu'à la délivrance s'il s'agit de pertes ou de dommages apparents, et, pour les dommages et pertes non apparents, dans un délai maximum de trois jours à partir de la livraison au destinataire; à défaut, les marchandises sont tenues pour acceptées sans réserve.

Art. 112

Connaissement. Définition

Le connaissement est un titre constatant à la fois la réception à bord d'un navire, par le transporteur, de marchandises déterminées que le chargeur lui confie et l'obligation, pour le transporteur, de transporter ces marchandises et de les délivrer, au lieu de destination, au porteur légitime du titre.

Art. 113

Établissement et espèces du connaissement

1 Lorsque la marchandise a été mise à bord du navire, le chargeur a le droit de se faire délivrer un connaissement (connaissement de bord).

2 Le connaissance peut aussi être établi pour des marchandises acceptées en vue du transport mais pas encore prises à bord (connaissance pour embarquement).

3 Un connaissance peut aussi être dressé en vue d'un transport maritime par transporteurs successifs, ou pour un transport comprenant un trajet maritime combiné avec un ou des trajets terrestres, fluviaux ou aériens (connaissance direct).

Art. 114

Forme et contenu du connaissance

1 Le connaissance énonce les conditions auxquelles l'embarquement, le transport et la délivrance sont ou seront effectués.

2 Le connaissance doit contenir en particulier les indications suivantes:

- a. noms et domiciles du transporteur et du chargeur;*
- b. destinataire légitimé, le connaissance pouvant être nominatif, à ordre ou au porteur;*
- c. nom du navire, si les marchandises sont mises à bord, ou l'indication du fait qu'il s'agit d'un connaissance pour embarquement ou d'un connaissance direct;*
- d. port de chargement et lieu de destination;*
- e. la nature des marchandises embarquées ou reçues pour le transport, leur quantité, nombre ou poids et marques d'identification selon les indications écrites fournies par le chargeur avant le début de l'embarquement, ainsi que l'état et le conditionnement apparents des marchandises;*
- f. modalités du fret;*
- g. date et lieu d'émission;*
- h. nombre des exemplaires originaux, le connaissance devant être dressé en autant d'exemplaires que les circonstances le commandent.*

3 Le transporteur n'est pas tenu d'insérer dans le connaissance:

- a. les marques d'identification qui ne sont pas imprimées ou apposées sur les marchandises elles-mêmes ou, le cas échéant, sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, ou ne sont pas apposées de toute autre façon et de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;*
- b. la quantité, le nombre ou le poids des marchandises, lorsqu'il y a une raison sérieuse de soupçonner que les indications du chargeur sont inexactes, ou lorsqu'il n'a pas de moyens raisonnables de les vérifier.*

4 Les exemplaires originaux du connaissance doivent porter la signature du capitaine ou du transporteur. Sur demande du capitaine, du transporteur ou du chargeur ils doivent être contresignés par le chargeur.

Art. 115

Valeur des mentions

1 Le connaissance fait foi pour les rapports juridiques entre le transporteur et le destinataire de la marchandise; il vaut en particulier présomption, jusqu'à preuve du contraire, de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite. La preuve du contraire n'est toutefois pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers de bonne foi.

2 Les rapports juridiques entre le transporteur et le chargeur sont régis par les clauses du contrat de transport. Toutefois les dispositions du connaissance sont réputées exprimer la volonté des parties s'il n'existe pas de convention contraire faite par écrit.

3 Le transporteur ne peut insérer dans le connaissance des réserves relatives à la description de la marchandise que s'il s'agit d'indications qu'il n'est pas obligé d'insérer dans le connaissance, ou lorsqu'on est en présence d'un cas réglé à l'art. 114, al. 3

Art. 116

Effets juridiques du connaissance

1 Les exemplaires originaux du connaissance sont des titres représentatifs de marchandises au sens de l'art. 925 du code civil suisse. Ils donnent droit à la livraison de la marchandise.

2 Lorsqu'un connaissement a été établi, la marchandise ne doit être délivrée, au lieu de destination, que sur présentation du premier exemplaire original, les autres exemplaires perdant tout effet. Si plusieurs exemplaires originaux sont présentés simultanément par plusieurs porteurs, le capitaine dépose la marchandise auprès de l'autorité compétente ou auprès d'un tiers.

3 Avant l'arrivée au lieu de destination, le transporteur ne peut délivrer la marchandise que si tous les exemplaires originaux du connaissement lui sont rendus et ne peut suivre de nouvelles instructions du chargeur ou d'un ayant droit que si tous ces exemplaires lui sont présentés.

4 Le transporteur répond envers le porteur légitimé du connaissement de tout préjudice pouvant résulter de l'inobservation de ces prescriptions.

Art. 117

Clauses nulles

1 Lorsqu'un connaissement est établi, est nulle toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à toute ou partie de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente loi du fait de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou de renverser le fardeau de la preuve de cette responsabilité.

2 Pour le transport d'animaux vivants, pour le chargement de marchandises effectuées en pontée et mentionnées en tant que telles dans le connaissement, ainsi qu'en cas de responsabilité résultant de faits survenus antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement, des conventions contraires relatives à la responsabilité sont autorisées.

3 Si le transport a pour base un contrat d'affrètement, des conventions contraires sont également autorisées, même si elles se rapportent à la responsabilité du transporteur maritime, mais seulement en ce qui concerne les rapports entre le frèteur et l'affrèteur, et non pas à l'encontre d'un tiers destinataire faisant valoir ses droits au moyen d'un connaissement.

4 Les dispositions de cet article ne s'opposent pas à l'adoption de clauses applicables en cas d'avarie commune.

6.294. Le Código de Comercio chilien dispose :

TITULO V De los Contratos para la Explotación Comercial de las Naves

[...]

§ 3. Del contrato de transporte marítimo

Sección Primera. Definiciones

Art. 974

Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

El contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, estará regido por las normas de este párrafo, sólo por el período señalado en el artículo 982. Las otras etapas se regirán por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.

Art. 975

Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por:

1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador;

2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;

3) *Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo, y*

4) *Consignatario, la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.*

Art. 976

Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos.

Cuando las mercancías se agrupen en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.

Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje.

Art. 977

El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

Art. 978

Siempre que en este párrafo se emplee la expresión por escrito, se entenderá que ella comprende el telegrama, el télex, u otros medios que estampen, registren o repitan lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Sección Segunda. Ambito de aplicación

Art. 979

Sin perjuicio de lo que establezcan los tratados o convenciones internacionales vigentes en Chile, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo, siempre que:

1º El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en territorio nacional, o

2º El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de este párrafo, o

3º Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del territorio nacional.

Art. 980

Las disposiciones de este párrafo se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del transportador, del transportador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Art. 981

Las disposiciones de este párrafo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Si en un contrato se contempla el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a cada uno de esos embarques.

Cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se le aplicarán las disposiciones del inciso primero.

Sección Tercera. Responsabilidad del transportador

Art. 982

La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el periodo durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte.

Art. 983

Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Los términos transportador y consignatario comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.

Art. 984

El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso de su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Art. 985

Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente.

Art. 986

Se considerarán perdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señaladas en el inciso primero del artículo 983, dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al artículo anterior.

Art. 987

En caso de incendio, el transportador será responsable:

1º De la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega de las mismas, si el reclamante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, o

2º De la pérdida o el daño o el retraso de la entrega cuando el reclamante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, en la adopción de todas las medidas que, razonablemente, podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

Art. 988

En caso de incendio a bordo, que afecte a las mercancías, si el reclamante o el transportador lo solicitan, se realizará una investigación de las causas y circunstancias del incendio, en conformidad con los reglamentos

y las prácticas del transporte marítimo, y se proporcionará a los interesados un ejemplar del informe con las conclusiones de la investigación.

Art. 989

En el transporte de animales vivos, el transportador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en su entrega, resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Se presumirá que dichos riesgos han sido la causa de la pérdida o del daño o del retraso en la entrega, cuando el transportador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que le hubiere dado el cargador, y que además, atendidas las circunstancias, la pérdida, el daño o el retraso en su entrega, puedan atribuirse a tales riesgos. No obstante lo dispuesto precedentemente, no tendrá lugar dicha presunción cuando existan pruebas que la totalidad o parte de estos hechos, han tenido su origen en la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes.

Art. 990

En caso de prestarse auxilios a terceros, el transportador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar.

Art. 991

Cuando la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, concurra con otra u otras causas para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el transportador sólo será responsable de la parte de la pérdida, daño o retraso que puedan atribuirse a su culpa o negligencia o a la de sus dependientes o agentes, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas.

Sección Cuarta. Límites de la responsabilidad

Art. 992

La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a un máximo equivalente a ochocientos treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Art. 993

La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 994

En ningún caso la responsabilidad acumulada del transportador por los conceptos enunciados en los dos artículos precedentes, excederá del límite determinado en virtud del artículo 992, para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

Art. 995

En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Art. 996

Para determinar, en el caso del artículo 992, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

1º En los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada, cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido, o bien, en cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. Si se omite la mención señalada en los referidos documentos, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte serán consideradas como una unidad de carga transportada;

2º En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste será considerado como una unidad independiente de carga transportada, salvo que sea de propiedad del transportador o proporcionado por él.

Art. 997

El transportador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos 992 y 993.

Art. 998

Tanto las exoneraciones como los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo, serán aplicables a toda acción contra el transportador por las pérdidas o el daño de las mercancías a que se refiere el contrato de transporte marítimo, así como por el retraso en su entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

Art. 999

Cuando se ejerciten las acciones de los artículos precedentes contra un empleado o agente del portador, éstos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportador pueda invocar, en virtud de las disposiciones de este párrafo, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1000

Sin perjuicio de lo que disponen los artículos siguientes, la cuantía total de las sumas exigibles del transportador y de cualquiera de las personas a que se refiere el artículo anterior, no excederá los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo.

Sección Quinta. Excepciones a la limitación de responsabilidad.

Art. 1001

El transportador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Art. 1002

No obstante lo dispuesto en el artículo 999, los dependientes o agentes del transportador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso de la entrega provinieron de una acción o una omisión de ellos realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Sección Sexta. Carga sobre cubierta

Art. 1003

El transportador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador, o bien, cuando lo permitan o autoricen los usos del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas legales vigentes.

Art. 1004

Si el transportador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, así lo expresarán en el conocimiento de embarque o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de declaración escrita sobre el particular, deberá el transportador probar la existencia de dicho acuerdo, y no podrá invocarlo contra terceros, incluso respecto del consignatario que adquirió el conocimiento de embarque de buena fe.

Cuando las mercancías sean conducidas en contenedores de una nave apta para el transporte de éstos, se presumirá el acuerdo previo a que se refiere la primera parte del artículo anterior, salvo que el interesado pruebe lo contrario.

Art. 1005

Cuando las mercancías han sido transportadas sobre cubierta contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1003, o cuando el transportador no pueda invocar, en conformidad con el artículo anterior, un acuerdo en tal sentido, el transportador será responsable de la pérdida o daño que sufran las mercancías, así como del retraso en su entrega, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.

La extensión de la responsabilidad del transportador se determinará en conformidad con lo dispuesto en las secciones cuarta y quinta de este párrafo, según sea el caso.

Para los efectos indicados en la sección quinta de este párrafo, se presumirá que se ha incurrido en las conductas dolosas o culposas previstas en los artículos 1001 y 1002, cuando se ha infringido el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta.

Sección Séptima. Responsabilidad del transportador y del transportador efectivo

Art. 1006

Cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un transportador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.

Respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, el transportador será responsable solidariamente con aquél de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones puedan incurrir, tanto el transportador efectivo como sus dependientes y agentes.

Art. 1007

Todas las disposiciones contenidas en este título que se refieran a la responsabilidad del transportador serán igualmente aplicables al transportador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.

Si se ejercitaren acciones en contra de un dependiente o agente del transportador efectivo, serán aplicables las normas contenidas en los artículos 999, 1000 y 1002.

Art. 1008

Todo acuerdo especial en virtud del cual el transportador asuma obligaciones no señaladas en este Libro o renuncie a los derechos que el mismo le confiere, sólo surtirán efecto respecto del transportador efectivo cuando éste lo acepte expresamente y por escrito.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente del hecho de que éstas hayan sido aceptadas o no por el transportador efectivo.

Art. 1009

El monto total de las sumas que sean exigibles al transportador, al transportador efectivo y a los dependientes y agentes de éstos, no excederá en caso alguno, de los límites de responsabilidad indicados en las disposiciones pertinentes de este párrafo.

Art. 1010

Las normas sobre responsabilidad del transportador y del transportador efectivo, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que éstos puedan ejercer recíprocamente.

Sección Octava. Transporte con facultad para transbordar

Art. 1011

No obstante lo dispuesto en el artículo 1006, cuando en un contrato de transporte marítimo se estipule explícitamente que una parte determinada del transporte será ejecutada por una persona distinta del transportador, en el contrato podrá también estipularse que aquél no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del otro transportador expresamente nominado. Pero esta estipulación no surtirá efecto si no puede incoarse ante tribunal competente algún procedimiento judicial contra el segundo transportador efectivamente nominado, según lo que dispone la Sección Décimosexta de este mismo párrafo.

La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por un hecho que ocurrió mientras las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo, y la prueba de que el demandante pudo incoar su acción contra el segundo transportador en algún tribunal competente, corresponderá al primer transportador.

Sección Novena. De la responsabilidad del cargador

Art. 1012

Por regla general, el cargador, sus dependientes o agentes, sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo, o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes o agentes.

Art. 1013

En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará, de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.

El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el transportador o el transportador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto, esta omisión tendrá los siguientes efectos:

1º El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

2º Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

Las disposiciones de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.

Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya

lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable en conformidad con lo dispuesto en los artículos 984 al 991 de este párrafo.

Sección Décima. Documentación del transporte

Art. 1014

Cuando el transportador o el transportador efectivo se hagan cargo de las mercancías, el primero deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el transportador. Se entenderá que el conocimiento de embarque suscrito por el capitán de la nave que transporte las mercancías, lo ha sido en nombre del transportador.

La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Art. 1015

Son estipulaciones propias del conocimiento de embarque:

1º La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo.

Todos estos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

2º El estado aparente de las mercancías;

3º El nombre y el establecimiento principal del transportador;

4º El nombre del cargador;

5º El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

6º El puerto de carga, según el contrato de transporte marítimo, y la fecha en que el transportador se ha hecho cargo de las mercancías;

7º El puerto de descarga, según el contrato de transporte marítimo;

8º El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;

9º El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

10 La firma del transportador o de la persona que actúe en su nombre;

11 El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por éste;

12 La declaración mencionada en el inciso final del artículo 1039;

13 La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;

14 La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes, y

15 Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el artículo 997.

La omisión en el conocimiento de embarque de una o varias de las enunciaciones precedentes, no afectará a su eficacia jurídica, siempre que se ajuste a lo dispuesto en el artículo 977.

Art. 1016

Una vez cargadas las mercancías a bordo, el transportador emitirá al cargador un conocimiento de embarque con la mención embarcado, si éste lo solicita, en el cual, además de las enunciaciones señaladas en el artículo precedente, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de una nave o naves determinadas y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga.

Si el transportador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque con la mención embarcado.

Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la mención embarcado, el transportador podrá modificar cualquier documento emitido anteriormente si con las modificaciones que se agreguen, queda incluida toda la información que deba constar en un conocimiento de embarque embarcado.

Sección Undécima. Valor probatorio y reservas en el conocimiento de embarque.

Art. 1017

El transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre, estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos:

1º Cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo;

2º En caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado y se sepa o se tengan los mismos motivos razonables de sospecha respecto de las menciones indicadas en el número anterior, y

3º Si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos.

Art. 1018

Cuando se estampe una reserva en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de la objeción.

Art. 1019

Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado.

Art. 1020

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud de los tres artículos anteriores y en la medida de tal reserva: 1º El conocimiento de embarque hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, y

2º No se admitirá al transportador prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

Sección Duodécima. Reglas sobre pago del flete en el contrato de transporte marítimo.

Art. 1021

Por regla general, a menos que se estipule expresamente otra cosa, el flete se gana y será exigible una vez entregadas las mercancías en el destino previsto en el contrato, en alguna de las formas que señalan las letras a), b) o c) del artículo 983.

No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo, cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería común, se pagará el flete correspondiente como si aquellas hubiesen llegado a destino.

La estipulación de flete pagadero a todo evento, surtirá efecto siempre que la carga se encuentre a bordo y la nave haya iniciado el viaje.

El conocimiento de embarque en el que no se especifiquen el flete pendiente de pago o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el número 11 del artículo 1015, o en que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, hará presumir, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.

Sin embargo, no se admitirá al transportador prueba en contrario, cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tales indicaciones en el conocimiento de embarque.

Sección Décimotercera. Garantías proporcionadas por el cargador.

Art. 1022

Se considerará que el cargador garantiza al transportador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad, que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque.

El cargador indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque.

El derecho del transportador a tal indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

Art. 1023

La carta de garantía o el pacto en cuya virtud el cargador se compromete a indemnizar al transportador, por los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque efectuada por éste o por la persona que actúe en su nombre, y que no contenga reserva alguna sobre los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en dicho documento, o sobre el estado aparente de las mercancías, no surtirá efecto respecto de un tercero o de un consignatario a quienes se haya transferido el conocimiento de embarque.

Art. 1024

Tanto la carta de garantía como el pacto, en su caso, serán válidos respecto del cargador, salvo que el transportador o la persona que actúe en su nombre, omita la reserva a que se refiere el artículo anterior, con la intención de causar perjuicio a un tercero, incluso a un consignatario que se basó en la descripción de las mercancías contenidas en el respectivo conocimiento de embarque.

En este caso, si la reserva omitida se refiere a datos que proporcionó el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el transportador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador.

Art. 1025

En el caso de fraude a que se refiere el artículo anterior, el transportador será responsable, y no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo, respecto de los perjuicios sufridos por un tercero, incluido un consignatario, al haber actuado éstos basándose en la descripción de las mercancías contenidas en el conocimiento de embarque.

Sección Décimocuarta. Efectos de otros documentos de transporte.

Art. 1026

Cuando el transportador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para probar la recepción de las mercancías que deban transportarse, tal documento hará presumir, salvo prueba en contrario, que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y que el transportador ha tomado a su cargo las mercancías de que se trata, en la forma en que aparecen descritas en el documento referido.

Sección Décimoquinta. Avisos, reclamaciones y acciones.

Art. 1027

El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.

No procederá esta presunción en los siguientes casos:

1º Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o

2º Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.

Art. 1028

En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Si los libros de a bordo o los controles sobre las bodegas y mercancías se llevaren en forma mecanizada o por computación, el consignatario o quien sus derechos represente, tendrá acceso a la información o registro de los datos pertinentes, relacionados con todo el período en que las mercancías hayan estado bajo el cuidado del transportador. En igual forma, el transportador tendrá acceso a los datos del embarcador o expedidor y del consignatario, según sea el caso, relacionados con el cargamento que origina el reclamo.

Art. 1029

El derecho a indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, caducará si no se da aviso de ellos por escrito al transportador dentro de sesenta días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Art. 1030

Si las mercancías han sido entregadas por un transportador efectivo, todo aviso que se dé a éste tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador; y todo aviso que se dé al transportador, tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador efectivo.

Asimismo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del transportador o del transportador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando de la nave, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al transportador, al transportador efectivo o al cargador, según sea el caso.

Art. 1031

Si el transportador o el transportador efectivo no dan al cargador aviso por escrito de pérdida o daño, se presumirá, salvo prueba en contrario, que no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

El aviso a que se refiere el inciso precedente indicará la naturaleza general de la pérdida o daño y deberá darse dentro de noventa días consecutivos, contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño, o desde la fecha de entrega de las mercancías, en conformidad con las letras a), b) o c) del artículo 983 según sea el caso, si esta fecha fuere posterior.

Sección Décimosexta. Jurisdicción y prórroga de competencia.

Art. 1032

Sin perjuicio de las normas sobre competencia que establece la ley, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo, serán también competentes, a elección del demandante, los siguientes tribunales:

1º El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;

2º El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;

3º El del puerto o lugar de carga o de descarga, y

4º En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Art. 1033

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de Chile en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte o cualquiera otra nave del mismo propietario, haya sido judicialmente retenida o arraigada.

En tal caso, si el demandado lo solicitare dentro del término de emplazamiento, el juez podrá autorizar la prórroga de competencia a un tribunal ordinario o al tribunal arbitral que se menciona en la sección siguiente, aunque se oponga el demandante. El Juez deberá proceder con conocimiento de causa.

La solicitud aludida se tramitará como excepción dilatoria y deberá formularse en el escrito a que se refiere el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil. Antes de autorizar la prórroga, el demandado deberá prestar caución bastante para responder de las sumas que pudiera obtener el demandante, en virtud de la decisión que recaiga en el juicio.

El tribunal de puerto o lugar de la retención o arraigo, resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la caución.

Art. 1034

No podrá incoarse ningún procedimiento judicial con relación al transporte de mercancías regido por este párrafo, en un lugar distinto de los especificados en los dos artículos anteriores. Ello sin perjuicio de la facultad para ejercitar medidas prejudiciales o cautelares, de la facultad para incoar el procedimiento arbitral que se indica en la sección siguiente, o de la competencia especial que se disponga para los juicios de quiebras.

Art. 1035

No obstante lo dispuesto en esta sección, las partes, después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo, podrán acordar el lugar en que el demandante ejercitará su acción.

Sección Decimoséptima. Arbitraje

Art. 1036

Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, según lo que se dispone en el párrafo 1 del título VIII de este Libro, el procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

1º Donde se encontrare el establecimiento principal o a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o en el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o en el puerto o lugar de carga o de descarga, y

2º En las acciones contra el transportador, cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o en el compromiso de arbitraje.

Art. 1037

Las disposiciones del número 1º del artículo anterior, se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria.

Cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas, se tendrá por no escrita.

Art. 1038

El árbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las normas de este párrafo.

Sección Décimooctava. Efecto de algunas estipulaciones contractuales.

Art. 1039

Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, contenida en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba de él y que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de este párrafo, se tendrá por no escrita.

Asimismo, se tendrá por no escrita la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al transportador, o cualquier cláusula análoga.

No obstante, el transportador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las reglas de este párrafo.

El conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluir una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de este párrafo y por lo tanto toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario, se tendrá por no escrita.

Art. 1040

Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios, como consecuencia de una estipulación que debe tenerse por no escrita en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, el transportador, en conformidad con las disposiciones de este párrafo, pagará una indemnización de la cuantía necesaria, para resarcir al titular de las mercancías de toda pérdida o todo daño en ellas o del retraso en su entrega.

Además, el transportador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho. Los gastos y costas para ejercitar esta última acción, se determinarán en conformidad con la ley del lugar en que se incoe el procedimiento

6.295. Dans le Code maritime chinois, on trouve les dispositions suivantes :

Chapter IV Contract of Carriage of Goods by Sea

Section 1 Basic Principles

Article 41

A contract of carriage of goods by sea is a contract under which the carrier, against payment of freight, undertakes to carry by sea the goods contracted for shipment by the shipper from one port to another.

Article 42

For the purposes of this Chapter: (1) "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper; (2) "Actual carrier" means the person to whom the performance of carriage of goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted under a sub-contract; (3) "Shipper" means: a) The person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier; b) The person by whom or in whose name or on whose behalf the goods have been delivered to the carrier involved in the contract of carriage of goods by sea; (4)

"Consignee" means the person who is entitled to take delivery of the goods; (5) "Goods" includes live animals and containers, pallets or similar articles of transport supplied by the shipper for consolidating the goods.

Article 43

The carrier or the shipper may demand confirmation of the contract of carriage of goods by sea in writing. However, voyage charter shall be done in writing. Telegrams, telexes and telefaxes have the effect of written documents.

Article 44

Any stipulation in a contract of carriage of goods by sea or a bill of lading or other similar documents evidencing such contract that derogates from the provisions of this Chapter shall be null and void. However, such nullity and voidness shall not affect the validity of other provisions of the contract or the bill of lading or other similar documents. A clause assigning the benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or any similar clause shall be null and void.

Article 45

The provisions of Article 44 of this Code shall not prejudice the increase of duties and obligations by the carrier besides those set out in this Chapter.

Section 2 Carrier's Responsibilities

Article 46

The responsibilities of the carrier with regard to the goods carried in containers covers the entire period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time the carrier has taken over the goods at the port of loading, until the goods have been delivered at the port of discharge. The responsibility of the carrier with respect to non-containerized goods covers the period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time of loading of the goods onto the ship until the time the goods are discharged therefrom. During the period the carrier is in charge of the goods, the carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods, except as otherwise provided for in this Section.

The provisions of the preceding paragraph shall not prevent the carrier from entering into any agreement concerning carrier's responsibilities with regard to non-containerized goods prior to loading onto and after discharging from the ship.

Article 47

The carrier shall, before and at the beginning of the voyage, exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip and supply the ship and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 48

The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

Article 49

The carrier shall carry the goods to the port of discharge on the agreed or customary or geographically direct route.

Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an act deviating from the provisions of the preceding paragraph.

Article 50

Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the designated port of discharge within the time expressly agreed upon.

The carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods caused by delay in delivery due to the fault of the carrier, except those arising or resulting from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The carrier shall be liable for the economic losses caused by delay in delivery of the goods due to the fault of the carrier, even if no loss of or damage to the goods had actually occurred, unless such economic losses had occurred from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when the carrier has not delivered the goods within 60 days from the expiry of the time for delivery specified in paragraph 1 of this Article.

Article 51

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods occurred during the period of carrier's responsibility arising or resulting from any of the following causes: (1) Fault of the Master, crew members, pilot or servant of the carrier in the navigation or management of the ship; (2) Fire, unless caused by the actual fault of the carrier; (3) Force majeure and perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters; (4) War or armed conflict; (5) Act of the government or competent authorities, quarantine restrictions or seizure under legal process; (6) Strikes, stoppages or restraint of labour; (7) Saving or attempting to save life or property at sea; (8) Act of the shipper, owner of the goods or their agents; (9) Nature or inherent vice of the goods; (10) Inadequacy of packing or insufficiency or illegibility of marks; (11) Latent defect of the ship not discoverable by due diligence; (12) Any other causes arising without the fault of the carrier or his servant or agent.

The carrier who is entitled to exoneration from the liability for compensation as provided for in the preceding paragraph shall, with the exception of the causes given in sub-paragraph (2), bear the burden of proof.

Article 52

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the live animals arising or resulting from the special risks inherent in the carriage thereof. However, the carrier shall be bound to prove that he has fulfilled the special requirements of the shipper with regard to the carriage of the live animals and that under the circumstances of the sea carriage, the loss or damage has occurred due to the special risks inherent therein.

Article 53

In case the carrier intends to ship the goods on deck, he shall come into an agreement with the shipper or comply with the custom of the trade or the relevant laws or administrative rules and regulations.

When the goods have been shipped on deck in accordance with the provisions of the preceding paragraph, the carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods caused by the special risks involved in such carriage.

If the carrier, in breach of the provisions of the first paragraph of this Article, has shipped the goods on deck and the goods have consequently suffered loss or damage, the carrier shall be liable therefor.

Article 54

Where loss or damage or delay in delivery has occurred from causes from which the carrier or his servant or agent is not entitled to exoneration from liability, together with another cause, the carrier shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to the causes from which the carrier is not entitled to exoneration from liability; however, the carrier shall bear the burden of proof with respect to the loss, damage or delay in delivery resulting from the other cause.

Article 55

The amount of indemnity for the loss of the goods shall be calculated on the basis of the actual value of the goods so lost, while that for the damage to the goods shall be calculated on the basis of the difference between the values of the goods before and after the damage, or on the basis of the expenses for the repair. The actual value shall be the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight. From the actual value referred to in the preceding paragraph, deduction shall be made, at the time of compensation, of the expenses that had been reduced or avoided as a result of the loss or damage occurred.

Article 56

The carrier's liability for the loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to 666.67 Units of Account per package or other shipping unit, or 2 Units of Account per kilogramme of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this Article had been agreed upon between the carrier and the shipper.

Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed to be the number of packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Where the article of transport is not owned or furnished by the carrier, such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Article 57

The liability of the carrier for the economic losses resulting from delay in delivery of the goods shall be limited to an amount equivalent to the freight payable for the goods so delayed. Where the loss of or damage to the goods has occurred concurrently with the delay in delivery thereof, the limitation of liability of the carrier shall be that as provided for in paragraph 1 of Article 56 of this Code.

Article 58

The defence and limitation of liability provided for in this Chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort.

The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier's servant or agent, and the carrier's servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agency.

Article 59

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code if it is proved that the loss, damage or delay in delivery of the goods resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

The servant or agent of the carrier shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code, if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 60

Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, the carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Chapter. The

carrier shall be responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the act or omission of the actual carrier and of his servant or agent acting within the scope of his employment or agency.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named actual carrier other than the carrier, the contract may nevertheless provide that the carrier shall not be liable for the loss, damage or delay in delivery arising from an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage.

Article 61

The provisions with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Code shall apply.

Article 62

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not provided for in this Chapter or waives rights conferred by this Chapter shall be binding upon the actual carrier when the actual carrier has agreed in writing to the contents thereof. The provisions of such special agreement shall be binding upon the carrier whether the actual carrier has agreed to the contents or not.

Article 63

Where both the carrier and the actual carrier are liable for compensation, they shall jointly be liable within the scope of such liability.

Article 64

If claims for compensation have been separately made against the carrier, the actual carrier and their servants or agents with regard to the loss of or damage to the goods, the aggregate amount of compensation shall not be in excess of the limitation provided for in Article 56 of this Code.

Article 65

The provisions of Article 60 through 64 of this Code shall not affect the recourse between the carrier and the actual carrier.

Section 3 Shipper's Responsibilities

Article 66

The shipper shall have the goods properly packed and shall guarantee the accuracy of the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods at the time of shipment and shall indemnify the carrier against any loss resulting from inadequacy of packing or inaccuracies in the abovementioned information.

The carrier's right to indemnification as provided for in the preceding paragraph shall not affect the obligation of the carrier under the contract of carriage of goods towards those other than the shipper.

Article 67

The shipper shall perform all necessary procedures at the port, customs, quarantine, inspection or other competent authorities with respect to the shipment of the goods and shall furnish to the carrier all relevant documents concerning the procedures the shipper has gone through. The shipper shall be liable for any damage to the interest of the carrier resulting from the inadequacy or inaccuracy or delay in delivery of such documents.

Article 68

At the time of shipment of dangerous goods, the shipper shall, in compliance with the regulations governing the carriage of such goods, have them properly packed, distinctly marked and labelled and notify the carrier in writing of their proper description, nature and the precautions to be taken. In case the shipper fails to notify the carrier or notified him inaccurately, the carrier may have such goods landed, destroyed or rendered innocuous when and where circumstances so require, without compensation. The shipper shall be liable to the carrier for any loss, damage or expense resulting from such shipment.

Notwithstanding the carrier's knowledge of the nature of the dangerous goods and his consent to carry, he may still have such goods landed, destroyed or rendered innocuous, without compensation, when they become an actual danger to the ship, the crew and other persons on board or to other goods. However, the provisions of this paragraph shall not prejudice the contribution in general average, if any.

Article 69

The shipper shall pay the freight to the carrier as agreed.

The shipper and the carrier may reach an agreement that the freight shall be paid by the consignee. However, such an agreement shall be noted in the transport documents.

Article 70

The shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault of the shipper, his servant or agent.

The servant or agent of the shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless the loss or damage was caused by the fault of the servant or agent of the shipper.

Section 4 Transport Documents

Article 71

A bill of lading is a document which serves as an evidence of the contract of carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and based on which the carrier undertakes to deliver the goods against surrendering the same. A provision in the document stating that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

Article 72

When the goods have been taken over by the carrier or have been loaded on board, the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

The bill of lading may be signed by a person authorized by the carrier. A bill of lading signed by the Master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

Article 73

A bill of lading shall contain the following particulars: (1) Description of the goods, mark, number of packages or pieces, weight or quantity, and a statement, if applicable, as to the dangerous nature of the goods; (2) Name and principal place of business of the carrier; (3) Name of the ship; (4) Name of the shipper; (5) Name of the consignee; (6) Port of loading and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading; (7) Port of discharge; (8) Place where the goods were taken over and the place where the goods are to be delivered in case of a multimodal transport bill of lading; (9) Date and place of issue of the bill of lading and the number of originals issued; (10) Payment of freight; (11) Signature of the carrier or of a person acting on his behalf.

In a bill of lading, the lack of one or more particulars referred to in the preceding paragraph does not affect the function of the bill of lading as such, provided that it nevertheless meets the requirements set forth in Article 71 of this Code.

Article 74

If the carrier has issued, on demand of the shipper, a received-for-shipment bill of lading or other similar documents before the goods are loaded on board, the shipper may surrender the same to the carrier as against a shipped bill of lading when the goods have been loaded on board. The carrier may also note on the received-for-shipment bill of lading or other similar documents with the name of the carrying ship and the date of loading, and, when so noted, the received-for-shipment bill of lading or other similar documents shall be deemed to constitute a shipped bill of lading.

Article 75

If the bill of lading contains particulars concerning the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods with respect to which the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf has the knowledge or reasonable grounds to suspect that such particulars do not accurately represent the goods actually received, or, where a shipped bill of lading is issued, loaded, or if he has had no reasonable means of checking, the carrier or such other person may make a note in the bill of lading specifying those inaccuracies, the grounds for suspicion or the lack of reasonable means of checking.

Article 76

If the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf made no note in the bill of lading regarding the apparent order and condition of the goods, the goods shall be deemed to be in apparent good order and condition.

Article 77

Except for the note made in accordance with the provisions of Article 75 of this Code, the bill of lading issued by the carrier or the other person acting on his behalf is prima facie evidence of the taking over or loading by the carrier of the goods as described therein. Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods contained therein.

Article 78

The relationship between the carrier and the holder of the bill of lading with respect to their rights and obligations shall be defined by the clauses of the bill of lading. Neither the consignee nor the holder of the bill of lading shall be liable for the demurrage, dead freight and all other expenses in respect of loading occurred at the loading port unless the bill of lading clearly states that the aforesaid demurrage, dead freight and all other expenses shall be borne by the consignee and the holder of the bill of lading.

Article 79

The negotiability of a bill of lading shall be governed by the following provisions: (1) A straight bill of lading is not negotiable; (2) An order bill of lading may be negotiated with endorsement to order or endorsement in blank; (3) A bearer bill of lading is negotiable without endorsement.

Article 80

Where a carrier has issued a document other than a bill of lading as an evidence of the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage of goods by sea and the taking over by the carrier of the goods as described therein. Such documents that are issued by the carrier shall not be negotiable.

Section 5 Delivery of Goods

Article 81

Unless notice of loss or damage is given in writing by the consignee to the carrier at the time of delivery of the goods by the carrier to the consignee, such delivery shall be deemed to be prima facie evidence of the delivery of the goods by the carrier as described in the transport documents and of the apparent good order and condition of such goods.

Where the loss of or damage to the goods is not apparent, the provisions of the preceding paragraph shall apply if the consignee has not given the notice in writing within seven consecutive days from the next day of the delivery of the goods, or, in the case of containerized goods, within 15 days from the next day of the delivery thereof.

The notice in writing regarding the loss or damage need not be given if the state of the goods has, at the time of delivery, been the subject of a joint survey or inspection by the carrier and the consignee.

Article 82

The carrier shall not be liable for compensation if no notice on the economic losses resulting from delay in delivery of the goods has been received from the consignee within 60 consecutive days from the next day on which the goods had been delivered by the carrier to the consignee.

Article 83

The consignee may, before taking delivery of the goods at the port of destination, and the carrier may, before delivering the goods at the port of destination, request the cargo inspection agency to have the goods inspected. The party requesting such inspection shall bear the cost thereof but is entitled to recover the same from the party causing the damage.

Article 84

The carrier and the consignee shall mutually provide reasonable facilities for the survey and inspection stipulated in Article 81 and 83 of this Code.

Article 85

Where the goods have been delivered by the actual carrier, the notice in writing given by the consignee to the actual carrier under Article 81 of this Code shall have the same effect as that given to the carrier, and that given to the carrier shall have the same effect as that given to the actual carrier.

Article 86 If the goods were not taken delivery of at the port of discharge or if the consignee has delayed or refused the taking delivery of the goods, the Master may discharge the goods into warehouses or other appropriate places, and any expenses or risks arising therefrom shall be borne by the consignee.

Article 87

If the freight, contribution in general average, demurrage to be paid to the carrier and other necessary charges paid by the carrier on behalf of the owner of the goods as well as other charges to be paid to the carrier have not been paid in full, nor has appropriate security been given, the carrier may have a lien, to a reasonable extent, on the goods.

Article 88

If the goods under lien in accordance with the provisions of Article 87 of this Code have not been taken delivery of within 60 days from the next day of the ship's arrival at the port of discharge, the carrier may apply to the court for an order on selling the goods by auction; where the goods are perishable or the expenses for keeping such goods would exceed their value, the carrier may apply for an earlier sale by auction.

The proceeds from the auction sale shall be used to pay off the expenses for the storage and auction sale of the goods, the freight and other related charges to be paid to the carrier. If the proceeds fall short of such expenses, the carrier is entitled to claim the difference from the shipper, whereas any amount in surplus

shall be refunded to the shipper. If there is no way to make the refund and such surplus amount has not been claimed at the end of one full year after the auction sale, it shall go to the State Treasury.

Section 6 Cancellation of Contract

Article 89

The shipper may request the cancellation of the contract of carriage of goods by sea before the ship sails from the port of loading. However, except as otherwise provided for in the contract, the shipper shall in this case pay half of the agreed amount of freight; if the goods have already been loaded on board, the shipper shall bear the expenses for the loading and discharge and other related charges.

Article 90

Either the carrier or the shipper may request the cancellation of the contract and neither shall be liable to the other if, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the contract could not be performed prior to the ship's sailing from its port of loading. If the freight has already been paid, it shall be refunded to the shipper, and, if the goods have already been loaded on board, the loading/discharge expenses shall be borne by the shipper. If a bill of lading has already been issued, it shall be returned by the shipper to the carrier.

Article 91

If, due to force majeure or any other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the ship could not discharge its goods at the port of destination as provided for in the contract of carriage, unless the contract provides otherwise, the Master shall be entitled to discharge the goods at a safe port or place near the port of destination and the contract of carriage shall be deemed to have been fulfilled. In deciding the discharge of the goods, the Master shall inform the shipper or the consignee and shall take the interests of the shipper or the consignee into consideration.

Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party

Article 92

A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer charters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.

Article 93

A voyage charter party shall mainly contain, inter alia, name of the shipowner, name of the charterer, name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dispatch and other relevant matters.

Article 94

The provisions in Article 47 and Article 49 of this Code shall apply to the shipowner under voyage charter party.

The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.

Article 95

Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voyage charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.

Article 96

The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the charterer may reject the ship or cancel the charter.

Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's failure in providing the intended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 97

If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is entitled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.

Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 98

Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as the rate of demurrage that would incur after the expiration of the laytime and the rate of dispatch money to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the shipowner and the charterer upon mutual agreement.

Article 99

The charterer may sublet the ship be chartered, but the rights and obligations under the head charter shall not be affected.

Article 100

The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.

Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.

Article 101

The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.

Section 8 Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract

Article 102

A multimodal transport contract as referred to in this Code means a contract under which the multimodal transport operator undertakes to transport the goods, against the payment of freight for the entire transport, from the place where the goods were received in his charge to the destination and to deliver them to the consignee by two or more different modes of transport, one of which being sea carriage.

The multimodal transport operator as referred to in the preceding paragraph means the person who has entered into a multimodal transport contract with the shipper either by himself or by another person acting on his behalf.

Article 103

The responsibility of the multimodal transport operator with respect to the goods under multimodal transport contract covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

Article 104

The multimodal transport operator shall be responsible for the performance of the multimodal transport contract or the procurement of the performance therefor, and shall be responsible for the entire transport. The multimodal transport operator may enter into separate contracts with the carriers of the different modes defining their responsibilities with regard to the different sections of the transport under the multimodal transport contracts. However, such separate contracts shall not affect the responsibility of the multimodal transport operator with respect to the entire transport.

Article 105

If loss of or damage to the goods has occurred in a certain section of the transport, the provisions of the relevant laws and regulations governing that specific section of the multimodal transport shall be applicable to matters concerning the liability of the multimodal transport operator and the limitation thereof.

Article 106

If the section of transport in which the loss of or damage to the goods occurred could not be ascertained, the multimodal transport operator shall be liable for compensation in accordance with the stipulations regarding the carrier's liability and the limitation thereof as set out in this Chapter.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.296. Dans leurs réactions durant la première consultation publique sur la base du Livre vert, la Cour d'Appel d'Anvers, l'ABDM, l'URAB, l'International Group of P&I Clubs, l'ABAM et un répondant individuel ont exprimé leur préférence pour le maintien des Règles de La Haye et de Visby par rapport à l'introduction des Règles de Rotterdam.

6.297. La Cour d'Appel d'Anvers a en outre déclaré qu'une législation nationale en complément des Règles de La Haye était envisageable. Elle n'a pas exclu que les Règles devaient être déclarées impératives chaque fois que le transport de marchandises par mer donne lieu ou aurait dû donner lieu à l'émission d'un connaissement (négociable) ou d'un document similaire et que le droit d'action serait étendu à des parties autres que le porteur du connaissement. En outre, la Cour d'Appel d'Anvers a également fait remarquer que le connaissement nominatif s'applique encore et toujours dans la pratique. Un nouveau régime concernant le chargement en pontée a été applaudi en dépit d'une critique « qui s'apparente à un pamphlet ». Les anciennes dispositions légales obsolètes peuvent être supprimées. Les droits et obligations des parties contractuelles sous lettre de transport maritime devraient de préférence se rapprocher du régime de droit impératif de l'article 91 de la Loi maritime. En ce qui concerne les documents par le biais de supports de données électroniques, la Cour d'Appel d'Anvers a fait référence à l'article 2281 C.civ.

6.298. L'ABDM a confirmé que les Règles de La Haye pourraient être prises en compte pour des compléments belges. Elle a estimé souhaitable que le champ d'application de l'article 91 de la Loi

maritime soit étendu afin de protéger non seulement le tiers-porteur, mais également le chargeur/le cocontractant du transporteur maritime et le porteur ordinaire de bonne foi, le tout pour autant qu'aucune charte-partie ou d'autre contrat librement négociable n'ait été établi entre la partie intéressée à la cargaison et le transporteur maritime. Le droit d'action doit également être étendu mais cette extension ne peut jamais donner lieu à un double paiement de dommages et intérêts par le transporteur maritime. Il est recommandé de régler également le droit d'action du transporteur maritime à l'encontre de la partie intéressée à la cargaison, entre autres en ce qui concerne les limitations de responsabilité. Selon l'ABDM, le connaissement nominatif doit être conservé. La sous-commission de l'ABDM n'a trouvé aucun consensus concernant le chargement en pontée. Il existait cependant une unanimité concernant le fait que les dispositions obsolètes, qui sont tombées en désuétude, doivent être supprimées. Tout contrat de transport portant sur le transport de marchandises par mer, qu'il ait lieu sous connaissement ou conformément à tout autre document de transport, voire à défaut de tout document de ce type, doit impérativement être soumis au nouveau régime légal et ce, entre tous les ayants droit à un contrat de transport (chargeur, destinataire et/ou réceptionnaire), étant entendu que le transporteur bénéficie des mêmes droits vis-à-vis de ces réceptionnaires de la cargaison que s'il s'agissait d'un connaissement. Plus particulièrement, le régime relatif à un transport sous lettre de transport maritime doit être impératif. Il n'y a cependant aucunement lieu d'étendre le champ d'application au transport multimodal. L'utilisation de supports de données électroniques n'est, selon l'ABDM, pas une matière qui relève du droit de la navigation, mais bien du droit commun et, à propos de laquelle l'association a fait référence aux articles 1325 et 2281 C.civ. et à la loi du 11 mars 2003 sur certains aspects juridiques des services de la société de l'information.

6.299. L'URAB n'a pas rejeté une extension du champ d'application de l'article 91 de la Loi maritime de sorte que le chargeur peut également se prévaloir de cet article, à condition : (a) qu'il soit également légalement établi que le chargeur (c'est-à-dire la personne qui a réservé le transport de marchandises auprès du transporteur maritime ou de l'agent de ce dernier) soit également lié par le régime et par les conditions types auxquelles le transporteur maritime fait référence dans son acceptation du marché (confirmation de réservation) et que (b) le porteur du connaissement soit le bénéficiaire exclusif du droit d'action. Le connaissement nominatif doit être conservé dans la législation ; supprimer ce type de document n'a aucun sens étant donné qu'il sera toujours utilisé au niveau international, même si le législateur belge décidait de supprimer ce type de connaissement. L'URAB propose toutefois de reprendre une disposition qui permet au transporteur maritime et au chargeur de convenir que le transporteur maritime puisse délivrer les marchandises au destinataire mentionné nominativement sans que celui-ci présente le connaissement. Les dispositions nationales concernant les connaissements doivent être revues. Une possibilité (légale) d'émission de connaissements électroniques devrait être prévue. Les articles 112 et 120 de la Loi maritime doivent également s'appliquer au transport sous connaissement. En ce qui concerne un régime impératif sous lettre de transport maritime, l'URAB a demandé : (a) que les conditions de transport qui ressortent de la lettre de transport maritime soient opposables tant au chargeur qu'au destinataire des marchandises en disposant légalement que le destinataire adhère au contrat de transport dont les conditions contractuelles sont fixées dans la lettre de transport maritime, soit moyennant une reprise littérale dans le document, soit moyennant référence dans le document aux conditions disponibles sur le site web du transporteur maritime concerné ; (b) que le destinataire mentionné sur la lettre de transport maritime adhère au contrat dès qu'il réceptionne les marchandises, exige la délivrance des marchandises ou intente une action concernant le transport des marchandises ; (c) qu'il appartient à la liberté contractuelle du transporteur maritime, durant le voyage en mer et à la demande du chargeur, de modifier ou non le destinataire des marchandises sur la lettre de transport maritime, mais que le transporteur maritime délivre les marchandises de façon libératoire dès qu'il les a transmises au destinataire de la lettre de transport maritime ; (d) que, dès que le destinataire a

adhéré au contrat, ce soit également uniquement le destinataire qui bénéficie du droit d'action en vertu du contrat de transport, par exemple en cas de transport sous connaissance. À cet effet, le destinataire doit être le bénéficiaire exclusif du droit d'action. Il ne doit pas être question d'extension à un transport multimodal ou combiné. Le législateur doit prévoir un cadre juridique générique qui intègre la possibilité d'émettre et de faire circuler des documents électroniques. Le cas échéant, les articles 1325 et 2281 C.civ. doivent être explicités dans le Code belge de la Navigation.

6.300. L'ABAM a demandé que l'on accorde une attention particulière à la responsabilité de la partie intéressée à la cargaison et a suggéré plus particulièrement que la responsabilité de la cargaison vis-à-vis du navire et/ou des modes de transport soit déterminée (plus) clairement sur le plan du contenu, qu'un régime de limitation soit établi en la matière afin de rétablir l'équilibre entre les différentes parties et que l'on indique qui assume cette responsabilité et qui peut par conséquent la limiter.

6.301. Febelfin a signalé le problème du manque d'uniformité des lettres de garantie, mais n'a demandé aucune nouvelle législation à ce propos.

6.302. Le CRMB, l'ARMB et la LMB n'ont vu aucune raison de faire référence à l'intervention du capitaine lors de l'émission de lettres de transport maritimes, que ce soit ou non à l'aide de supports de données électroniques.

6.303. L'International Group of P&I Clubs a soutenu un éventuel régime légal dans le style des clauses contractuelles Himalaya et estime que seul le porteur d'un connaissance peut bénéficier du droit d'action. L'organisation ne voit aucune nécessité de législation nationale concernant les *sea waybills*, étant donné que la liberté contractuelle doit s'appliquer et que de telles questions peuvent uniquement être réglées au niveau international. Si, malgré tout, une initiative est prise, elle devrait de préférence se rapprocher des CMI Uniform Rules for Sea Waybills, et ne devrait pas pouvoir s'étendre au transport multimodal ou combiné.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.304. En ce qui concerne le transport de marchandises par mer, différents scénarios sont possibles :

- (1) le maintien inchangé des Règles de La Haye et de Visby telles qu'incorporées actuellement à l'article 91 de la Loi maritime, avec les dispositions nationales correspondantes ;
- (2) l'abandon des Règles de La Haye et de Visby et la ratification des Règles de Hambourg ;
- (3) l'abandon des Règles de La Haye et de Visby et la ratification des Règles de Rotterdam ;
- (4) l'abandon des Règles de La Haye et de Visby et le développement d'un propre régime national, qui se rapprocherait dans une certaine mesure des Règles de La Haye et de Visby ;
- (5) l'abandon des Règles de La Haye et de Visby et le développement d'un propre régime national qui transpose la Convention CMNI, avec adaptations, dans le transport par mer ;
- (6) le maintien de l'obligation de respecter les Règles de La Haye et de Visby, avec des dérogations pour les cas qui ne relèvent pas du champ d'application du régime conventionnel ;
- (7) le maintien de l'obligation de respecter les Règles de La Haye et de Visby, au besoin et pour autant que possible, dans les limites de la Convention, complétée et explicitée à la lumière des développements actuels, avec correction de quelques choix jurisprudentiels réputés moins souhaitables.

6.305. Le choix entre les sept scénarios exposés ci-dessus tombe inévitablement sur le dernier.

Les six autres alternatives suscitent en effet immédiatement des objections.

Le maintien de la législation actuelle n'est pas une option eu égard aux sérieux goulots d'étranglement identifiés ci-dessus.

Les Règles de Hambourg sont un échec international et n'offrent, à la lumière de l'objectif de base qui consiste à ce que le droit belge de la navigation se rapproche le plus possible des tendances internationales²⁷⁸, aucunement une alternative valable. À la lumière du régime divergent de la juridiction internationale compétente repris dans les Règles de Hambourg, laquelle se situe sur le terrain du Règlement de Bruxelles I, il ne semble plus possible pour la Belgique d'adhérer unilatéralement aux Règles de Hambourg²⁷⁹.

Le fait que les Règles de Rotterdam représentent une alternative valable dépend également, en ce qui concerne la Belgique, de la réaction de nations commerciales ou maritimes de premier plan. Pour l'avenir, une adhésion belge n'est pas exclue, mais elle serait prématurée aujourd'hui. Il convient d'ores et déjà de noter que différentes organisations d'intérêts internationales et européennes se sont prononcées radicalement contre la nouvelle convention. Citons la European Association for Forwarding Transport Logistics and Customs Services (CLECAT), l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et le European Shippers' Council (ESC). Durant le Congrès CMI d'Athènes de 2008, l'Association belge de Droit maritime a également formulé des critiques. L'association a notamment émis des objections concernant la liberté contractuelle dans le cadre de contrats en volume, l'impossibilité pour le chargeur de limiter sa responsabilité, l'établissement du régime 'door-to-door', la possibilité de faire contractuellement porter la responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement par la partie intéressée à la cargaison et la nature facultative du régime concernant la compétence internationale.

L'abandon des Règles de La Haye et de Visby, combiné au développement d'un régime purement national qui, lorsque cela est justifié, se rapproche des Règles de La Haye et de Visby, pourrait susciter une perception négative au niveau international dans la mesure où la Belgique – autrefois le grand pionnier de l'unification internationale – se démarquerait de régimes internationaux et contribuerait ainsi au morcellement du droit maritime international.

L'abandon des Règles de La Haye et de Visby, combiné à une extension de la convention CMNI (ou, du moins, des dispositions pertinentes) au transport par mer serait défendable à première vue d'un point de vue légistique étant donné que la Convention CMNI est un régime actuel bien structuré et contemporain qui se rapproche du droit maritime, mais également du droit actuel du transport, plus large. On ne connaît cependant aucune méthode de travail de ce type en matière de technique législative et elle placerait la Belgique dans une position d'exception.

Le maintien de l'obligation de respecter les Règles de La Haye et de Visby, avec des dérogations pour les cas qui ne relèvent pas du champ d'application du régime conventionnel, est le choix que le législateur allemand a récemment fait. De ce fait, il se crée cependant une dualité entre les cas couverts par la convention et d'autres cas.

Par élimination, on en arrive automatiquement au dernier scénario mentionné qui porte sur le maintien de l'obligation de respecter les Règles de La Haye et de Visby, au besoin et pour autant que possible, dans les limites de la Convention, complétée et explicitée à la lumière des

²⁷⁸ Voir Livre bleu 1, 150-151, n° 1.179-1.181.

²⁷⁹ Voir *supra*, n° 6.252.

développements actuels, avec correction de quelques choix jurisprudentiels réputés moins souhaitables.

À cet effet, il convient de noter que les Règles de La Haye et de Visby présentent provisoirement l'avantage qu'il s'agit d'un régime en vigueur et connu au niveau international et qui, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime, implique déjà un compromis raisonnable. La conception historique qui consiste à remplacer l'obligation de résultat du transporteur qui, sur la base de la liberté contractuelle, pouvait entièrement être exclue par une responsabilité définie de manière impérative, mais pas absolue, qui favorise d'emblée la négociabilité des connaissances, reste à ce jour pertinente. Bien que les Règles n'aient jamais débouché sur une parfaite harmonisation internationale, d'une part, parce qu'elles ne sont pas toujours interprétées de la même manière par les parties à la convention et, d'autre part, parce que d'importantes matières n'y sont pas réglées (et, en outre, parce que les protocoles de modification n'ont été ratifiés que par une minorité des parties initiales à la Convention), le régime de La Haye est encore et toujours considéré comme « le droit commun du transport international par mer »²⁸⁰; jusqu'à présent, quasiment tout le transport par mer est toujours, sur une base ou une autre, régi par ce régime²⁸¹. La rédaction déficiente des Règles est compensée par la disponibilité d'une riche jurisprudence²⁸².

En conformité avec la disposition explicite des protocoles de signature des Règles de La Haye et du Protocole de Visby, les Règles sont également intégrées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation²⁸³. C'est le cas dans une première Sous-Section de la partie correspondante de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. La version néerlandaise du texte de loi proposé est fondée sur la traduction qui a été publiée dans le *Nederlandse Tractatenblad*²⁸⁴, auquel quelques corrections rédactionnelles ont été apportées pour qu'elle se rapproche plus du texte authentique français de la convention.

Enfin, le maintien des Règles de La Haye et de Visby en tant que régime de base doit s'accompagner de quelques corrections du droit belge qui sont abordées ci-dessous. Lesdites dispositions supplétives sont regroupées dans une Sous-Section distincte de ladite partie qui vaut au cas où le droit belge s'applique.

Sur le plan du droit international, il est préférable que la Belgique dénonce les Règles de La Haye initiales. Un tel abandon a été déclaré souhaitable par différentes délégations durant les travaux préparatoires du Protocole de 1968 et les conséquences en ont été réglées aux articles 6 et 7 de ce Protocole. La dénonciation implique, entre autres, que conformément au droit belge, seules les Règles de La Haye et de Visby modifiées s'appliquent encore et que, vis-à-vis des États qui sont exclusivement parties aux Règles de La Haye initiales, la Belgique n'est plus tenue d'appliquer les Règles de La Haye dans leur version initiale. C'est la raison pour laquelle les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont également dénoncé les Règles de La Haye initiales.

²⁸⁰ Bonassies-Scapel, 603, n° 889.

²⁸¹ Bonassies-Scapel, 611, n° 903.

²⁸² Tout à fait dans le même sens, voir Roland, R., « Considérations générales sur les Règles de Hambourg », *RHA* 1981-82, (3), 13.

²⁸³ Concernant cette question, voir le Livre bleu 1, 94-128, n° 1.86-1.129, pour plus de détails.

²⁸⁴ Convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, avec Protocole de signature correspondant (*Trb.* 1953, n° 109), telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968 modifiant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (*Trb.* 1979, n° 26) et telle que modifiée par la suite par le Protocole du 21 décembre 1979 modifiant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968 (*Trb.* 1985, n° 122).

6.306. Dans les dispositions nationales supplétives, le champ d'application du régime impératif doit avant tout être décrit de manière plus précise, mais également plus large. Il est plus particulièrement souhaitable de se départir de la théorie suivie par la Cour de Cassation selon laquelle une liberté contractuelle s'applique entre le transporteur et le chargeur et que le régime impératif vaut uniquement concernant les relations entre le transporteur et le porteur d'un connaissance négocié. Le régime doit s'appliquer tant concernant la relation entre le transporteur et l'expéditeur qui n'a pas conclu de contrat d'affrètement avec le transporteur que dans la relation de ce dernier avec le porteur du connaissance ou le destinataire.

L'approche restrictive du champ d'application des Règles de La Haye et de Visby par la Cour suprême est difficilement compatible avec le texte en lui-même des Règles, ne correspond pas à leur histoire lors de leur création et est exceptionnelle d'un point de vue international. En outre, ce scénario débouche sur des litiges et artifices procéduriers, étant donné que les parties intéressées souhaitent toujours intenter l'action – tout du moins formellement – au nom du tiers-porteur du connaissance afin d'ainsi bénéficier de la protection visée dans les Règles de La Haye et de Visby et à l'article 91 de la Loi maritime. La doctrine en vigueur est, quoi qu'il en soit, incompatible avec une nouvelle vision selon laquelle le connaissance est abandonné comme critère déterminant pour l'applicabilité du régime impératif.

Un élargissement du champ d'application s'inscrit dans le texte et également dans les intentions des Règles de La Haye et de Visby qui, historiquement, visaient à la protection des chargeurs en tant que parties contractuelles plus faibles qui devaient s'en remettre au pouvoir économique des transporteurs et étaient contraints d'accepter des contrats d'adhésion draconiens. Ce *ratio legis* est, aujourd'hui, encore et toujours actuel dans une certaine mesure. Dans la relation entre le chargeur et le transporteur, le connaissance reste un exemple type d'un contrat d'adhésion, truffé de 'petites lettres' (tant au sens littéral que figuré du terme). Le contenu de la plupart des connaissances a par ailleurs été repris en grande partie des Règles de La Haye et de Visby ou est tout du moins basé sur ces Règles, ce qui démontre que la plupart des transporteurs estiment qu'il est acceptable que leur relation avec le chargeur soit régie par les principes des Règles. Cependant, si les Règles de La Haye et de Visby ne sont pas applicables de manière impérative dans cette relation, comme en Belgique, le transporteur peut insérer des dérogations dans le connaissance qui sont quasiment toujours rédigées en sa faveur. Pour le chargeur, la protection légale d'un régime impératif offre dès lors encore et toujours une garantie utile. À cet effet, il convient par ailleurs de faire remarquer qu'un chargeur qui n'a *pas* besoin de cette protection et qui souhaite une liberté contractuelle a toujours la possibilité de conclure un contrat d'affrètement avec le transporteur. Dans cette hypothèse, le chargeur et le transporteur sont parfaitement libres de régler leurs relations mutuelles comme ils le souhaitent.

Dans les pays limitrophes, on accepte que les Règles de La Haye et de Visby s'appliquent au contrat de transport tel que déposé dans un connaissance et, par conséquent, également à la relation entre le transporteur et le chargeur pour autant qu'aucun contrat d'affrètement n'ait été conclu entre ces parties. Les conventions plus récentes sur le transport par mer (les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam) s'appliquent explicitement au contrat de transport par mer en tant que tel.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, on opte pour un scénario de protection. Le régime impératif s'applique à la relation entre le transporteur et toutes les 'parties au chargement' impliquées par le contrat de transport (chargeur, destinataire et porteur du document de transport), à moins qu'un contrat d'affrètement n'ait été conclu de manière normale entre le

transporteur et une de ces parties (dans de nombreux cas, le chargeur, mais il peut également s'agir du destinataire).

6.307. En l'état actuel de la législation, l'applicabilité du régime impératif dépend de l'émission d'un document de transport déterminé, à savoir un connaissement négociable. Ci-dessus,²⁸⁵ nous avons exposé que l'accent mis unilatéralement sur le connaissement ne correspond plus à la pratique commerciale et n'est plus tenable.

À cet effet, trois scénarios sont envisageables :

- (1) s'en tenir malgré tout au connaissement comme élément déterminant pour l'applicabilité du régime impératif ;
- (2) l'extension du champ d'application au connaissement et à certains autres documents de transport décrits de manière spécifique, par exemple la lettre de transport maritime ;
- (3) l'extension du champ d'application au contrat de transport en tant que tel, indépendamment du document de transport qui est émis.

En fait, le premier scénario est purement théorique. Le connaissement a perdu depuis longtemps son rôle de document de transport généralement utilisé. L'absence de régime légal pour les autres documents de transport entraîne une certaine insécurité juridique qui doit être résolue. Par ailleurs, les Règles de La Haye et de Visby impliquent elles-mêmes une ouverture vers d'autres documents de transport. Les Règles de La Haye et de Visby ne s'appliquent pas uniquement aux connaissements *sensu stricto*, mais également à des documents 'similaires'.

Le deuxième scénario semble plus réaliste, mais crée de nouveaux problèmes. Non seulement il faudra choisir les autres documents qui seront intégrés dans le champ d'application et ceux qui ne le seront pas et les documents sélectionnés devront être définis de manière précise et alignés mutuellement, mais cette méthode de travail risque en outre, après un certain temps, d'occasionner les mêmes problèmes que la législation actuelle. Si le champ d'application se limite au connaissement et à quelques autres documents mentionnés spécifiquement dans la loi, des documents de transport d'un nouveau type qui, à l'avenir, seront éventuellement créés par la pratique maritime et commerciale, risquent de tomber dans un vide juridique et une nouvelle insécurité juridique risque de naître parce que le législateur n'est pas en mesure de suivre pareils développements.

Dès lors, le troisième scénario est la solution la plus indiquée. C'est par ailleurs la méthode de travail qui est également appliquée dans les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam : le régime impératif, déposé dans la convention, est déclaré d'application au contrat de transport en tant que tel. Alors que les Règles de Hambourg mentionnent encore le connaissement, les Règles de Rotterdam parlent uniquement du « document de transport » (*transport document*) et du « fichier de transport électronique » (*electronic transport record*). Le législateur français a lui aussi opté pour une applicabilité large du régime, indépendamment du document de transport utilisé²⁸⁶.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, en vue de la détermination du champ d'application du nouveau régime, il est dès lors fait référence à l'essence, à savoir le contrat de transport qui sera éventuellement conclu, même implicitement. Le fait que, outre le contrat de transport, un autre document de transport distinct soit émis et la forme de ce document de transport n'ont plus aucune importance pour l'applicabilité du régime impératif. Le choix laisse à

²⁸⁵ Voir *supra*, n° 6.237.

²⁸⁶ Voir *supra*, n° 6.277.

la pratique la liberté de créer de nouveaux documents de transport dans un cadre largement délimité.

6.308. Le droit belge nécessite également une correction en ce qui concerne la description du droit d'action à l'encontre du transporteur maritime.

La jurisprudence belge actuelle, en vertu de laquelle le droit d'action est lié au droit de demander la délivrance des marchandises, est en soi défendable. Ces droits peuvent, en effet, être considérés comme des corollaires. Les dommages et intérêts qui sont accordés par le biais de l'action en avarie sont l'équivalent qui est octroyé en remplacement des marchandises transportées. Néanmoins, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il a été décidé de scinder le droit à la délivrance et le droit d'action l'un de l'autre et de régler ces deux aspects séparément. Les exigences auxquelles les régimes concernés doivent satisfaire diffèrent en effet. Lorsqu'il s'agit du droit de délivrance, il est important d'introduire un régime facilement applicable et clair. On ne peut pas attendre du transporteur maritime ou de son agent qu'il doive trancher des litiges dans le port de destination concernant qui peut précisément réclamer la délivrance des marchandises. Ce n'est pas la tâche du transporteur maritime qui, vu les processus de transport et logistiques actuels très rapides, n'a par ailleurs ni le temps ni les moyens de le faire. Les règles en matière de délivrance doivent par conséquent avant tout être simples et applicables dans la pratique. Le droit d'action par contre se situe – par définition – dans une procédure juridique où la pression au niveau du temps est moins grande et où l'on peut rechercher qui a précisément subi le préjudice et peut demander une indemnisation à ce propos. Dans le cadre d'une procédure, c'est par ailleurs une tâche normale du juge. En ce qui concerne le droit d'action, la préoccupation première réside dès lors dans l'efficacité du procès et il convient notamment d'éviter que les parties et le tribunal ne doivent consacrer du temps et de l'énergie à des litiges qui ne concernent pas le fond de l'affaire. Le droit d'action abstrait, tel qu'il existe actuellement dans le chef du porteur du connaissement, donne régulièrement lieu à des litiges, précisément parce que l'action doit être intentée formellement par une partie qui n'y a aucun intérêt personnel et parce que la partie lésée n'a, dans certains cas, pas la possibilité d'intenter une action en avarie.

En ce qui concerne les pays limitrophes, le droit d'action est lié au droit de délivrance uniquement au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Au Royaume-Uni, l'action en avarie peut cependant être fondée sur divers autres motifs, de sorte que la restriction est moins stricte dans la pratique qu'il n'y paraît. Les Pays-Bas connaissent à cet effet la conception la plus stricte : seul le porteur légitime et régulier du connaissement bénéficie du droit d'action. En France et en Allemagne, en revanche, le chargeur et/ou la partie lésée sont également en droit d'intenter une action. En outre, la comparaison avec le régime juridique conformément à la Convention CMR en matière de transport routier est également utile : selon la jurisprudence, tant le destinataire que le chargeur ont le droit d'intenter une action, indépendamment du droit de disposer sur les marchandises²⁸⁷.

Au vu de ce qui précède et conformément aux résultats de la première consultation, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons choisi de régler séparément le droit d'action à l'encontre du transporteur maritime, indépendamment du droit de délivrance. À cet effet, le principe de base est bien entendu que, pour un même sinistre, le transporteur maritime ne peut être redevable qu'une seule fois de dommages et intérêts. L'extension du droit d'action ne peut pas impliquer que le transporteur, qui a déjà indemnisé une des parties intéressées à la cargaison, devrait également payer des dommages et intérêts à une autre partie intéressée.

²⁸⁷ Ponet, F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Malines, Kluwer, 2003, 757, n° 734a e.s.

L'extension du droit d'action ne peut pas davantage revenir à ce que quiconque a généralement un intérêt puisse intenter l'action. D'une part, il est à craindre que la question de savoir qui, dans un cas déterminé, a subi un préjudice, donnera lieu à tout autant de contestations que la question de savoir qui doit être considéré comme le porteur du connaissance d'un point de vue juridique et, d'autre part, les fondements juridiques d'une action par l'intéressé réel – qui n'est pas le chargeur, ou le porteur du connaissance, ou le destinataire – ne sont certainement pas évidents. Par ailleurs, le fait que le droit d'action ne soit pas précisément délimité entraîne une insécurité juridique et des fluctuations dans la jurisprudence. Il serait préférable de n'accorder le droit d'action élargi qu'au chargeur et au destinataire, les autres personnes étant exclues. Les notions de chargeur et de destinataire peuvent être définies de manière univoque dans le texte de loi afin de limiter les litiges. Le chargeur entretient, quoi qu'il en soit, une relation juridique directe avec le transporteur et la position juridique du destinataire vis-à-vis du transporteur peut être décrite plus en détail dans la loi. Ainsi les relations juridiques entre ces deux parties et le transporteur seront-elles clairement définies, ce qui permettra également d'établir les fondements juridiques du droit d'action à charge du transporteur maritime. Pour le bon ordre, il convient de rappeler qu'il s'agit ici uniquement de l'action en avarie sur la base du contrat de transport. Tout comme c'est le cas conformément à la Convention CMNI relative au transport de marchandises en navigation intérieure²⁸⁸, à la Convention de Montréal relative au transport aérien²⁸⁹ et à la Convention CMR²⁹⁰, le régime d'application au droit d'intenter une action en avarie ne doit pas exclure des actions sur la base du droit commun (entre autres du fait d'un acte illégitime).

Lorsque l'action en avarie peut être intentée à la fois par le chargeur et le destinataire, il faut encore établir comment les droits d'action de ces parties respectives se comportent l'un vis-à-vis de l'autre. À cet effet également, divers scénarios sont envisageables :

- (1) un droit d'action strictement exclusif et séquentiel : seule une des deux parties peut effectivement intenter l'action en avarie ; il est déterminé qui peut intenter l'action à titre primaire et l'autre partie peut uniquement requérir à condition que la partie qui bénéficie du droit d'action primaire ne le fasse pas ;
- (2) un droit d'action cumulatif : les deux parties bénéficient dans une mesure identique du droit d'action ;
- (3) une forme intermédiaire entre ces deux extrêmes.

Le premier scénario, contenant des règles strictes qui déterminent qui peut requérir et dans quelles circonstances, risque d'introduire un nouveau formalisme, probablement complexe qui, en fin de compte, pourrait s'avérer plus difficilement applicable que le régime actuel et entraînerait à nouveau des litiges.

Le deuxième scénario, fondé sur un droit d'action cumulatif que le chargeur et le destinataire peuvent exercer dans la même mesure et indépendamment l'un de l'autre, risque également d'entraîner des problèmes ou tout du moins de ne pas être économiques en termes de procès. Le droit des procès peut, par le biais de règles en matière de litispendance et de cohésion, certes résoudre certains problèmes mais – surtout dans un contexte international – pas tous. Il est préférable d'éviter le plus possible des actions doubles.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons opté pour une forme intermédiaire selon laquelle le destinataire peut toujours requérir et le chargeur également, à condition qu'il démontre un préjudice, étant entendu que le paiement de l'un est libératoire vis-à-vis de l'autre.

²⁸⁸ Voir art. 22 de la Convention CMNI.

²⁸⁹ Voir art. 29 de la Convention de Montréal.

²⁹⁰ Ponet, F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Malines, Kluwer, 2003, 780-781, n° 751.

6.309. Une correction suivante s'impose concernant le chargement en pontée.

En ce qui concerne l'interprétation des Règles de La Haye, on part de l'hypothèse que le régime impératif continuera à s'appliquer en cas de chargement en pontée qui ne satisfait pas aux conditions d'exclusion et que, même lorsque le chargement en pontée n'est pas compatible, dans les circonstances concrètes du cas, avec une diligence raisonnable pour la cargaison, le transporteur pourra encore et toujours se prévaloir de la limitation de responsabilité. Cette interprétation de la convention peut cependant difficilement être inscrite dans le texte de loi.

Dans le régime légal national, différents cas peuvent néanmoins être identifiés où des marchandises peuvent légitimement être transportées en pontée. On se rapproche ainsi de la situation dans tous les pays limitrophes, du texte de l'intention initiale des Règles de La Haye et de Visby et de la tendance internationale qui ressort des Règles de Hambourg, des Règles de Rotterdam et de la Convention CMNI.

6.310. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, les dispositions existantes concernant le faux fret et le demi-fret ont été reprises de manière quasiment inchangée, si ce n'est qu'elles ont été reformulées en vue de l'application à des contrats de transport.

Le concept de faux fret existe dans tous les pays limitrophes. Dans différents régimes juridiques, le transporteur doit démontrer le préjudice qu'il a réellement subi et les frais épargnés de même que la recette de la cargaison de remplacement sont portés en déduction. Par conséquent, il ne s'agit pas de dommages et intérêts forfaitaires.

Conformément au droit belge, le chargeur qui rompt unilatéralement le contrat de transport, par exemple en ne délivrant pas les marchandises, est redevable de dommages et intérêts forfaitaires, équivalents à la moitié du fret convenu. Dans la nouvelle législation allemande, le transporteur a le choix entre l'indemnisation du dommage réel et des dommages et intérêts forfaitaires équivalents à un tiers du fret convenu. En vue de la sécurité juridique et de l'équilibre des intérêts et à défaut de demandes de changement durant la première consultation, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons opté pour ratifier le régime forfaitaire.

La disposition en vertu de laquelle l'affrèteur qui charge plus de marchandises par rapport à la quantité convenue doit payer un fret à cet effet sur la base du prix convenu dans la charte-partie a été laissée de côté dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

6.311. Les Règles de La Haye et de Visby ne contiennent aucune disposition concernant le droit de délivrance. L'article 89 de la Loi maritime dispose que seul le porteur du connaissement a droit à la délivrance. Cette règle peut difficilement être modifiée étant donné que le droit exclusif de délivrance est une caractéristique essentielle du connaissement en tant que papier de valeur. Si le champ d'application du régime légal est étendu au contrat de transport, indépendamment du type de document de transport utilisé, la règle actuelle ne suffit plus et il faut également déterminer qui a droit à la délivrance lorsqu'un autre type de document de transport a été émis et qui a droit à la délivrance lorsqu'aucun document de transport distinct n'a été émis. À cet effet, on peut rechercher un rapprochement avec les Règles de Rotterdam (art. 45-47).

6.312. L'interdiction visée à l'article 124 de la Loi maritime de conserver les marchandises à bord peut, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, être remplacée par un régime plus large du droit de rétention du transporteur qui confirme que ce droit vaut uniquement pour les créances

qui ont directement trait aux marchandises retenues. La législation néerlandaise accorde également expressément au transporteur un droit de rétention sur les marchandises transportées.

6.313. Le régime actuellement en vigueur concernant le privilège du transporteur sur le chargement pose peu de problèmes. L'indication des créances privilégiées peut toutefois être explicitée. En la matière, il est proposé que le privilège ait trait à toutes les créances du transporteur qui se rapportent directement aux marchandises transportées. En font bien entendu partie les actions pour fret ou frais complémentaires ou pour cause d'avarie qui, actuellement, sont également privilégiées. D'autres montants dus au transporteur, par exemple les taux de surestaries ou le faux fret, entrent également en ligne de compte. Cette extension limitée du privilège par rapport au régime existant actuellement est justifiée par le fait que ces frais ou montants ont spécifiquement trait aux marchandises transportées. En Allemagne et aux Pays-Bas, le transporteur bénéficie d'un privilège comparable. Comme mentionné ci-dessus²⁹¹, le transporteur peut également exercer son droit de rétention sur les marchandises concernant les frais ou montants visés.

6.314. En ce qui concerne les possibilités d'action pour le transporteur en cas de non-enlèvement des marchandises, il n'existe actuellement aucun régime adéquat. Conformément au droit actuel (art. 123 et 267 de la Loi maritime), le transporteur maritime peut uniquement procéder à la vente au cas où un fret lui reste dû, mais pas lorsque le fret a déjà été reçu. Le transporteur maritime doit pouvoir vendre les marchandises transportées lorsque, après un temps d'attente suffisamment long, celles-ci n'ont pas été enlevées. Cette approche rejoint également les Règles de Rotterdam (art. 48.2)²⁹².

6.315. D'autre part, il est indiqué de reprendre, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, un régime concernant la responsabilité en cas de retard. Les Règles de La Haye et de Visby ne s'y attachent pas. En vertu des Règles de Rotterdam, le transporteur maritime est cependant uniquement responsable du dommage en cas de retard s'il a été convenu d'un délai de livraison entre les parties. Nous avons opté pour nous rallier à ce dernier régime.

6.316. En ce qui concerne d'importants aspects de DIP, la marge de manœuvre du législateur belge est limitée.

Dans la mesure où la juridiction internationale compétente en matière de litiges concernant des contrats de transport est régie par le Règlement de Bruxelles I²⁹³, le législateur ne peut pas intervenir. Pour des défendeurs qui ne sont pas établis au sein de l'UE, l'article 96 du Code de DIP continue de s'appliquer. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il peut cependant être établi que les juges belges, sous réserve d'autres motifs de compétence, sont compétents pour connaître d'actions relatives à des contrats de transport par mer si les marchandises, conformément aux dispositions du contrat de transport, ont été ou doivent être transportées à partir de la Belgique ou vers la Belgique. La règle belge sera ainsi mise en conformité avec la jurisprudence de la Cour européenne concernant les contrats de transport aérien.

La question des clauses de compétence est abordée, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, par le biais du régime de la position juridique du destinataire. En la matière, la conception belge classique, confirmée par la Cour de Cassation, est que le tiers-porteur du

²⁹¹ Voir *supra*, n° 6.312.

²⁹² Lors de la rédaction finale, une harmonisation plus précise s'imposera préalablement par rapport aux dispositions correspondantes pour la manutention (voir Livre bleu 7).

²⁹³ À partir du 10 janvier 2015, par le Règlement de Bruxelles I remanié.

connaissance n'est pas le successeur du chargeur mais a des droits et obligations qui lui sont propres, visés explicitement dans le code, et élargis au destinataire en règle générale. Le champ d'application du régime est en effet étendu au contrat de transport en règle générale, de sorte que ce n'est plus uniquement la position du porteur d'un connaissance qui doit être prise en considération. Par conséquent, le destinataire n'est pas le successeur du chargeur et il ne se subroge pas dans ses droits et obligations. Le destinataire (qui n'est pas en même temps l'expéditeur) n'est pas une partie initiale au contrat de transport et n'en devient en principe pas partie plus tard non plus, à moins qu'il n'exprime explicitement le désir de l'être. Par conséquent, le document de transport entre le transporteur et le destinataire n'est pas un contrat mais il existe bel et bien et il comprend des clauses que le transporteur voudrait voir appliquer au transport. En la matière, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il est proposé de déterminer que les clauses qui requièrent une entente particulière entre les parties, plus particulièrement une clause de compétence ou d'arbitrage, sont uniquement opposables au destinataire à condition que celui-ci ait expressément accepté cette clause²⁹⁴.

Enfin, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il est déterminé que les dispositions nationales en matière de transport de marchandises par mer sont des dispositions de droit particulièrement impératif au sens du Règlement de Rome I. Classiquement, la jurisprudence et la doctrine belges disposent que les réceptionnaires de la cargaison ne peuvent pas perdre leur protection du fait d'un simple choix de droit et que l'article 91 de la Loi maritime, en tant que régime légal impératif mais équilibré, revêt une importance essentielle pour une économie des importations, des exportations, du transit, portuaire et maritime aussi prononcée que la belge.

6.317. À l'inverse des régimes conventionnels précédents, les Règles de Rotterdam (art. 50 e.s.) règlent expressément le droit de disposer sur les marchandises. Tant que la Belgique reste partie au régime de La Haye, le législateur national peut développer un propre régime en la matière. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons cependant décidé de ne pas le faire car aucun besoin concret ne s'est fait sentir à cet effet dans la jurisprudence et la doctrine et durant la première consultation. La disposition correspondante de la Convention CMR (art. 12) est à peine appliquée dans la pratique.

6.318. L'Ébauche de Code belge de la Navigation ne reprend pas davantage un régime relatif à la limitation de responsabilité par la partie intéressée à la cargaison. Les Règles de Rotterdam ne règlent rien non plus à ce propos. Bien que l'introduction d'un régime de limitation soit défendable, il s'avère très difficile de trouver une bonne méthode de calcul. Il est préférable que la Belgique attende d'autres éventuels développements à cet égard.

6.319. L'Ébauche de Code belge de la Navigation ne reprend aucun régime concernant les connaissances et documents de transport électroniques. Aujourd'hui, les connaissances et documents de transport électroniques ne sont pas (encore) habituels. Le régime de droit commun relatif aux contrats conclus par voie électronique et aux signatures électroniques, actuellement déposé à, respectivement, l'article 16 de la loi du 11 mars 2003 sur certains aspects juridiques des services de la société de l'information²⁹⁵ et à l'article 1322, alinéa 2, du Code civil²⁹⁶, offre déjà un

²⁹⁴ Logiquement, ce régime devra être prioritaire par rapport au régime proposé dans le Livre bleu 2 concernant l'autorégulation. L'attention nécessaire devra y être accordée lors de la rédaction finale.

²⁹⁵ MB 17 mars 2003. Cette loi assure, conjointement avec la Loi du 11 mars 2003 sur certains aspects juridiques des services de la société de l'information telle que visée à l'article 77 de la Constitution (MB 17 mars 2003), la transposition en droit national de la Directive (CE) n° 2000/31 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« Directive sur le commerce électronique ») (Pb 17 juillet 2000, L 178/1).

cadre juridique. Le régime de droit commun déposé à l'article 2281 du Code civil²⁹⁷ concernant les communications et notifications, qui comprennent également des objections ou contestations²⁹⁸, ne nécessite aucune modification ou complément. Les Règles de Rotterdam comprennent, au Chapitre 3, un régime spécifique concernant les documents de transport électroniques, mais il ne semble actuellement exister aucun besoin de le reprendre.

6.320. En outre, l'Ébauche de Code belge de la Navigation ne reprend aucun régime concernant le transport multimodal ou la responsabilité du transporteur maritime pour des dommages durant l'avant-transport et l'après-transport auquel il s'est engagé le cas échéant.

Durant la première consultation publique, les répondants ont rejeté à l'unanimité une extension du régime de droit impératif concernant le transport de marchandises par mer au transport multimodal. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour des dommages durant l'avant-transport et l'après-transport, la jurisprudence en vigueur semble donner satisfaction. En outre, il convient de remarquer qu'il se peut que l'avant-transport et l'après-transport relèvent d'un autre régime de transport de droit impératif.

E) CONCLUSION

6.321. Dans le contexte international actuel, il est préférable que la Belgique reste liée par les Règles de La Haye et de Visby. Les Règles de Hambourg ne sont pas une alternative réaliste. Il n'est actuellement pas évident de dire si les Règles de Rotterdam perceront au niveau international et il est préférable que la Belgique adopte une attitude attentiste à cet égard.

Il est cependant urgentement nécessaire que le droit national relatif au transport de marchandises par mer soit corrigé. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, les mesures suivantes sont proposées :

- le champ d'application du régime légal est étendu aux contrats de transport en règle générale, indépendamment du type de document de transport ;
- la protection du régime impératif est étendue à toutes les parties impliquées par le contrat de transport ;
- le droit d'action à l'encontre du transporteur maritime est quelque peu élargi par rapport au droit actuel ;
- le régime relatif au chargement en pontée est mis en conformité par rapport à la réalité économique et aux tendances réglementaires internationales actuelles ;
- les régimes de la Loi maritime relatifs au faux fret et au demi-fret sont explicités ;
- le droit de délivrance est réglé pour les cas où aucun connaissance n'a été émis ;
- le droit de rétention et le privilège du transporteur sont expressément réglés par la loi ;
- les possibilités d'action pour le transporteur en cas de non-enlèvement sont définies ;
- un régime est introduit concernant la responsabilité en cas de retard ;
- la compétence internationale des juges belges concernant des litiges relatifs à des contrats de transport par mer est explicitée ;
- la validité des clauses de compétence est réglée plus en détail par une description de la position juridique du destinataire.

²⁹⁶ Ce deuxième alinéa a été introduit par l'article 2 de la Loi du 20 octobre 2000 introduisant l'utilisation de moyens de télécommunication et de la signature électronique dans la procédure judiciaire et extrajudiciaire (MB 22 décembre 2000).

²⁹⁷ Cet article a été introduit par l'article 3 de la loi susmentionnée du 20 octobre 2000.

²⁹⁸ *Doc. parl.* Chambre, B.Z. 1999, n° 38/1, 2.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. SOUS-SECTION 1. LES RÈGLES DE LA HAYE ET DE VISBY

B.1.1. ARTICLE 6.86. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.322.

Section 2 – Transport de marchandises

Sous-section 1 – Les Règles de La Haye et de Visby

Article 6.86. Définitions

Pour l'application de la présente Sous-section, on entend par:

1° « transporteur » : le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur ;

2° « contrat de transport » : uniquement le contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; également le connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement ;

3° « marchandises » : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ;

4° « navire » : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer ;

5° « transport de marchandises » : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ;

6° « Règles de La Haye et de Visby » : la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 ;

7° « État contractant » : un État qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.

B) COMMENTAIRE

6.323. La disposition proposée contient des définitions lesquelles ont été littéralement reprises de l'article 1 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.2. ARTICLE 6.87. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

3.324.

Article 6.87. Application internationale

Les dispositions de la présente Sous-Section s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre des ports relevant de deux États différents, quand- :

1° le connaissement est émis dans un État contractant, ou

2° le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou

3° le connaissement prévoit que les dispositions des Règles de La Haye et de Visby ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

B) COMMENTAIRE

6.325. La disposition proposée repose sur l'article 10 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.3. ARTICLE 6.88. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.326.

Article 6.88. Application matérielle

Sous réserve des dispositions de l'article 6.94, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations qui y sont énoncés.

B) COMMENTAIRE

6.327. La disposition proposée repose sur l'article 2 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.4. ARTICLE 6.89. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

6.328.

Article 6.89. Interprétation

Le présent Chapitre sera interprété en conformité avec les Règles de La Haye et de Visby.

B) COMMENTAIRE

6.329. La disposition proposée se rapproche de dispositions comparables reprises ailleurs dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

B.1.5. ARTICLE 6.90. DROITS ET OBLIGATIONS

A) TEXTE DE LOI

6.330.

Article 6.90. Droits et obligations

§ 1. Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :

1° mettre le navire en état de navigabilité ;

2° convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

3° approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation ;

§ 2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 6.91, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

§ 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

1° les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

2° ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

3° l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

§ 4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, 1°, 2° et 3°.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

§ 5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis

par lui, et le chargeur indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

§ 6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours suivant la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du § 7, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité de quelque chef que ce soit relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection des marchandises et la vérification du nombre de colis.

§ 7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

§ 8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Sous-Section, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice d'une assurance conclue au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

B) COMMENTAIRE

6.331. La disposition proposée repose sur l'article 3 des Règles de La Haye et de Visby.

L'article 3.6*bis* des Règles n'a pas été repris ici étant donné qu'il est concrétisé à l'article 6.118 proposé ci-dessous concernant la prescription.

A) TEXTE DE LOI

6.332.

Article 6.91. Exonérations et limitation de responsabilité

§ 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipage ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 6.90, § 1^{er}. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

§ 2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables de pertes ou dommage résultant ou provenant :

- 1° des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- 2° d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- 3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- 4° d'un « acte de Dieu » ;
- 5° de faits de guerre ;
- 6° du fait d'ennemis publics ;
- 7° d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- 8° d'une restriction de quarantaine ;
- 9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- 10° de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- 11° d'émeutes ou de troubles civils ;
- 12° d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- 13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- 14° d'une insuffisance d'emballage ;
- 15° d'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- 16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- 17° de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

§ 3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

§ 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Sous-Section ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5.1. À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

§ 5.2. La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

§ 5.3. Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

§ 5.4. L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La conversion en devise nationale des montants prévus au § 5.1 s'effectuera à la date fixée par la législation du tribunal saisi de l'action.

§ 5.5. Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 5.6. La déclaration mentionnée au § 5.1, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

§ 5.7. Par convention entre le transporteur, le capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées au § 5.1 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné à cet alinéa.

§ 5.8. Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

§ 6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de la même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

B) COMMENTAIRE

6.333. La disposition proposée repose sur l'article 4 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.7. ARTICLE 6.92. BASES DE RESPONSABILITÉ ET PRÉPOSÉS

A) TEXTE DE LOI

6.334.

Article 6.92. Bases de responsabilité et préposés

§ 1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues dans la présente Sous-Section sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

§ 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Sous-Section.

§ 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue dans la présente Sous-Section.

§ 4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

B) COMMENTAIRE

6.335. La disposition proposée repose sur l'article 4*bis* des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.8. ARTICLE 6.93. CLAUSES DIVERGENTES ET CHARTES-PARTIES

A) TEXTE DE LOI

6.336.

Article 6.93. Clauses divergentes et chartes-parties

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Sous-Section, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Sous-Section ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Sous-Section. Aucune disposition dans la présente Sous-Section ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

B) COMMENTAIRE

6.337. La disposition proposée repose sur l'article 5 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.9. ARTICLE 6.94. CHARGEMENTS PARTICULIERS

A) TEXTE DE LOI

6.338.

Article 6.94. Chargements particuliers

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant :

- la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises ;
 - les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises ;
 - les obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ;
 - le soin ou la diligence des préposés ou agents du transporteur quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer,
- pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites en cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

B) COMMENTAIRE

6.339. La disposition proposée repose sur l'article 6 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.10. ARTICLE 6.95. TEMPS AVANT CHARGEMENT ET APRÈS DÉCHARGEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.340.

Article 6.95. Temps avant chargement et après déchargement

Aucune disposition de la présente Sous-Section ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

B) COMMENTAIRE

6.341. La disposition proposée repose sur l'article 7 des Règles de La Haye et de Visby.

B.1.11. ARTICLE 6.96. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.342.

Article 6.96. Autre législation

§ 1. Les dispositions de la présente Sous-Section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent d'une quelconque loi actuellement en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

§ 2. La présente Sous-Section ne porte pas atteinte aux dispositions de conventions internationales ou de lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

B) COMMENTAIRE

6.343. La disposition proposée repose sur les articles 8 et 9 des Règles de La Haye et de Visby.

B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

B.2.1. ARTICLE 6.97. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.344.

Sous-section 2 – Dispositions additionnelles

Article 6.97. Définitions

Dans la présente Sous-section, il convient d'entendre par :

1° « contrat de transport par mer » : tout contrat en vertu duquel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et contre rémunération à transporter des marchandises par mer ;

2° « destinataire » : celui qui, conformément à l'article 6.110, a droit à la délivrance ;

3° « retard » : le dépassement du délai convenu pour la délivrance des marchandises au lieu de destination.

B) COMMENTAIRE

6.345. La Sous-Section 2 comprend des « Dispositions additionnelles ». On entend par là que ces dispositions nationales complètent les Règles de La Haye et de Visby et non qu'il s'agit d'un droit supplétif. Au contraire, il s'agit en grande partie de dispositions de droit impératif (voir art. 6.103).

6.346. La définition reprise au point 1° du contrat de transport assure que le champ d'application du régime impératif est étendu à des contrats de transport autres que sous connaissance et que l'approche documentaire est supprimée du champ d'application. L'élément rémunération (toutefois pas : but lucratif) est essentiel car un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement peut difficilement être soumis à un régime impératif de responsabilité. Le chargeur est la partie adverse contractuelle du transporteur maritime, mais pas nécessairement la personne qui remet les marchandises à ce dernier.

Lorsque le contrat présente également les caractéristiques d'un contrat d'affrètement ou s'il existe un doute, la qualification en tant que contrat de transport doit avoir priorité (ce qui se reflète dans l'utilisation du terme « tout »). La dénomination du contrat ou le document de transport ne sont pas déterminants. Toutefois, quand des parties se réfèrent, normalement et de bonne foi, à un contrat type international pour chartes-parties ou quand, pour des affrètements, des clauses typiques sont reprises (par exemple en matière de taux de surestaries), il y a de fortes chances qu'il s'agisse d'un contrat d'affrètement. Bien entendu, le texte de loi proposé ne vise pas à porter préjudice à la liberté contractuelle usuelle au niveau international en matière de contrats d'affrètement.

Le contrat de transport tel que défini dans les Règles de La Haye et de Visby (art. 6.86, 2°) peut être considéré comme une sous-catégorie de la définition plus large proposée ici.

6.347. La notion de retard (3°) a été définie par analogie aux Règles de Rotterdam (art. 21). Si aucun délai n'a été convenu (implicitement non plus), il ne peut être question de retard au sens du texte de loi.

6.348. Pour permettre une interprétation flexible, laquelle se rapproche des futurs développements techniques, la notion de document de transport n'est pas définie séparément.

B.2.2. ARTICLE 6.98. COMPÉTENCE INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

6.349.

Article 6.98. Compétence internationale

Sous réserve d'autres motifs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions relatives à des contrats de transport par mer pour un transport vers le Royaume ou à partir du Royaume.

B) COMMENTAIRE

6.350. Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente pour des actions relatives à des contrats de transport qui joue pour autant que le juge compétent ne soit pas désigné par le Règlement de Bruxelles I²⁹⁹ ou la Convention EVEX.

Un des objectifs de l'Ébauche de Code belge de la Navigation consiste à rendre le forum belge attrayant pour des litiges maritimes. Pour être efficaces, les mesures prises à cet effet doivent être renforcées par une large juridiction compétente des juges belges. Les motifs de compétence visés dans le Code de DIP s'appliquent toujours intégralement.

B.2.3. ARTICLE 6.99. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

6.351.

Article 6.99. Application internationale

§ 1. Sans préjudice de l'article 6.87, la présente Section s'applique à tout transport vers un port du Royaume ou à partir d'un port du Royaume.

§ 2. Les dispositions de la présente Sous-Section sont une loi de police.

B) COMMENTAIRE

6.352. La disposition proposée au § 1^{er} répète l'extension nationale du champ d'application des Règles de La Haye et de Visby introduite à l'article 91 de la Loi maritime nationale.

²⁹⁹ À partir du 10 janvier 2015, par le Règlement de Bruxelles I remanié.

6.353. La disposition reprise au § 2 explicite une conception générale, dans une formulation qui se rapproche particulièrement de la terminologie de l'article 9 du Règlement de Rome I.

B.2.4. ARTICLE 6.100. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.354.

Article 6.100. Application matérielle

§ 1. La présente Section s'applique aux contrats de transport par mer.

§ 2. La présente Section s'applique également au transport d'animaux vivants.

B) COMMENTAIRE

6.355. La disposition proposée au § 1^{er} entraîne une application large de la Section dans son intégralité en fonction de laquelle l'approche documentaire est abandonnée. De ce fait, le champ d'application du régime de La Haye est également étendu.

6.356. Au § 2, il est stipulé que le régime des Règles de La Haye et de Visby et des dispositions légales nationales belges supplétives valent également pour le transport d'animaux vivants. Cette extension est en ligne avec les Règles de Rotterdam (art. 81) et vaut bien entendu uniquement pour autant que le droit belge s'applique.

B.2.5. ARTICLE 6.101. CLAUSE PARAMOUNT

A) TEXTE DE LOI

6.357.

Article 6.101. Clause Paramount

L'applicabilité de la présente Section doit être mentionnée sur le document de transport.

B) COMMENTAIRE

6.358. La disposition proposée est une reprise adaptée de l'article 91.B de la Loi maritime. À l'instar du droit en vigueur, aucune sanction n'est déterminée. Néanmoins, la disposition peut remplir une fonction pour l'appréciation des clauses de compétence pour autant que le droit national s'applique à cet effet.

B.2.6. ARTICLE 6.102. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.359.

Article 6.102. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce relatives au contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport par mer.

B) COMMENTAIRE

6.360. Comme le Chapitre présenté ici forme un tout, en vue de la sécurité juridique et en ligne avec l'objectif général de définir clairement la relation du Code belge de la Navigation par rapport à un autre régime³⁰⁰, l'application des règles générales en matière de transport du Code de Commerce et du Code civil est expressément exclue.

B.2.7. ARTICLE 6.103. CLAUSES DIVERGENTES

A) TEXTE DE LOI

6.361.

Article 6.103. Clauses divergentes

§ 1. Les clauses qui dérogent à la présente Sous-Section sont nulles.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, il peut être dérogé aux articles 6.100, § 2, 6.104, § 1, alinéa premier, et 6.108, §§ 2 et 3.

B) COMMENTAIRE

6.362. En principe, le régime légal concernant le transport de marchandises par mer est impératif. Les exceptions acceptées par le § 2 se rapprochent de la réalité de l'entreprise maritime.

B.2.8. ARTICLE 6.104. REMISE DES MARCHANDISES

A) TEXTE DE LOI

6.363.

Article 6.104. Remise des marchandises

§ 1. Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport.

Les marchandises doivent se trouver dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de

³⁰⁰ Voir plus particulièrement Livre bleu 1, 145-146, n° 1.168.

saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet et ne causeront pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

§ 2. Lorsqu'il emporte un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

B) COMMENTAIRE

6.364. La disposition proposée s'inspire des articles 27.1 et 27.2 des Règles de Rotterdam.

B.2.9. ARTICLE 6.105. CHARGEMENT EN PONTÉE

A) TEXTE DE LOI

6.365.

Article 6.105. Chargement en pontée

§ 1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

1° est exigé par la loi ;

2° s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou

3° si le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

§ 2. Si le document de transport mentionne que les marchandises sont transportées en pontée et que les marchandises sont effectivement transportées en pontée, le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité pour le dommage qui résulte d'un acte ou d'une omission commise soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit téméairement ou avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

B) COMMENTAIRE

6.366. Comme exposé ci-dessus³⁰¹, un nouveau régime du transport de marchandises en pontée est nécessaire. Celui-ci ne peut cependant pas porter atteinte au régime visé dans les Règles de La Haye et de Visby dont la signification exacte a été commentée ci-dessus³⁰².

6.367. Le paragraphe 1 proposé repose sur l'article 25.1 des Règles de Rotterdam. Les termes « ne peut que » indique que les marchandises peuvent uniquement être transportées en pontée dans les cas énumérés ensuite. Cela ne signifie pas que les marchandises doivent être transportées en pontée dans ces cas et qu'elles ne peuvent pas être chargées dans la cale. L'équipement particulier requis conformément au point 2° est un critère qui n'est pas tout à fait clair³⁰³ et qui devra être interprété conformément à la convention.

³⁰¹ Voir *supra*, n° 6.240 e.s.

³⁰² Voir *supra*, n° 6.242.

³⁰³ Voir *supra*, n° 6.244.

6.368. Le § 2 proposé limite quelque peu la liberté contractuelle en cas de transport d'un chargement en pontée déclaré auquel les Règles de La Haye et de Visby ne s'appliquent pas.

B.2.10. ARTICLE 6.106. ANIMAUX VIVANTS

A) TEXTE DE LOI

6.369.

Article 6.106. Animaux vivants

S'il est convenu que la présente Section ne s'applique pas au transport d'animaux vivants, la responsabilité du transporteur pour un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commise dans l'intention de provoquer ce dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne peut être ni exclue ni limitée.

B) COMMENTAIRE

6.370. Le § 2 proposé est en ligne avec l'article 81 des Règles de Rotterdam.

B.2.11. ARTICLE 6.107. NÉGOCIABILITÉ DU DOCUMENT DE TRANSPORT

A) TEXTE DE LOI

6.371.

Article 6.107. Négociabilité du document de transport

À moins que le document de transport ne le stipule autrement, il est négociable.

B) COMMENTAIRE

6.372. Les dispositions de la présente Sous-Section s'appliquent à tous les documents transport possibles, négociables ou non. L'article proposé dispose que le caractère négociable ou non du document de transport dépend de ce que le document de transport en soi stipule. Par conséquent, les parties choisissent elles-mêmes si elles rendent le document de transport négociable ou non. À défaut d'indication autre, le document de transport est réputé être négociable.

B.2.12. ARTICLE 6.108. FRET

A) TEXTE DE LOI

6.373.

Article 6.108. Fret

§ 1. Le chargeur doit payer le fret convenu.

§ 2. Lorsque le chargeur propose moins de marchandises par rapport à la quantité convenue, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier pour le chargement complet auquel il est engagé, hormis en cas de force majeure.

§ 3. Si le chargeur ne présente pas les marchandises convenues pour transport, il est tenu au paiement de la moitié du fret convenu en guise de dommages et intérêts forfaitaires.

B) COMMENTAIRE

6.374. La disposition proposée s'inspire des dispositions relatives au paiement du fret visées au Titre III de la Loi maritime relatives au contrat d'affrètement, plus particulièrement à l'article 120 de la Loi maritime.

B.2.13. ARTICLE 6.109. POSITION JURIDIQUE DU DESTINATAIRE

A) TEXTE DE LOI

6.375.

Article 6.109. Position juridique du destinataire

Les droits et obligations du destinataire, qui n'est pas également le chargeur, sont régis par les dispositions de la présente Section et par celles du document de transport. Si aucun document de transport n'a été émis, les dispositions incluses dans le contrat de transport s'appliquent à cet égard, pour autant que celui-ci soit communiqué au destinataire avant qu'il ait demandé la délivrance des marchandises.

Le consentement du destinataire, qui n'est pas également le chargeur, concernant une clause de juridiction compétente, de choix de droit ou d'arbitrage n'est pas prouvé par le simple fait que le destinataire a accepté le document de transport sans réserve ou a demandé et obtenu la délivrance des marchandises.

B) COMMENTAIRE

6.376. La position juridique du tiers-porteur du connaissance n'est actuellement pas réglée par la loi. La disposition proposée est fondée sur la conception en vigueur que le tiers-porteur n'est pas l'ayant droit du chargeur. Elle concerne cependant un régime pour tous les contrats de transport. L'alinéa deux offre une solution pratique à une problématique réelle. Bien entendu, cela s'applique sous réserve du Règlement de Bruxelles I.

B.2.14. ARTICLE 6.110. DROIT À LA DÉLIVRANCE

A) TEXTE DE LOI

6.377.

Article 6.110. Droit à la délivrance

§ 1. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la délivrance des marchandises. Si plus d'un original a été

émis, le document de transport peut déterminer que le porteur doit présenter tous les originaux.

§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la délivrance des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé conformément au droit commun. À moins que le document de transport ne contienne une indication autre, l'original ne doit pas être présenté.

§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la délivrance est indiqué dans ou à l'aide du contrat de transport.

§ 4. Si plus d'une personne demande la délivrance des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été déterminé à qui elles doivent être délivrées. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les frais du séquestre sont à charge du réceptionnaire de la cargaison ou des réceptionnaires de la cargaison indiqués par le président.

B) COMMENTAIRE

6.378. La disposition proposée remplace l'article 89 de la Loi maritime. Il a été tenu compte des Règles de Rotterdam (art. 46).

B.2.15. ARTICLE 6.111. PAIEMENT DU FRET ET D'AUTRES FRAIS

A) TEXTE DE LOI

6.379.

Article 6.111. Paiement du fret et d'autres frais

§ 1. Si le contrat de transport ou le document de transport mentionne que le fret a été payé, le transporteur ne peut en aucune manière faire valoir des droits vis-à-vis du destinataire, qui n'est pas le chargeur, concernant le fret.

§ 2. Dès que le destinataire a demandé la délivrance des marchandises, il est tenu au paiement des frais qui se sont créés concernant les marchandises dans le port de destination.

B) COMMENTAIRE

6.380. Le paragraphe 1^{er} de la disposition proposée concerne la clause de *freight prepaid* et s'inspire de l'article 42 des Règles de Rotterdam. Cette matière n'est pas réglée dans les Règles de La Haye et de Visby.

6.381. Le paragraphe 2 concerne les frais qui se créent dans le port de destination, après le déchargement des marchandises du bateau, par exemple les frais d'entreposage, le démurrage relatif au(x) conteneur(s) dans le(s)quel(s) les marchandises ont été arrimées et les frais de raccordement et d'électricité relatifs à des conteneurs 'reefer'. Un destinataire qui, pour quelque raison que ce soit, n'est plus intéressé par les marchandises et n'en demande jamais la délivrance

ne peut pas être rendu responsable du paiement de ces frais. Dans ce cas, le transporteur devra récupérer ces frais auprès de l'expéditeur ou par exécution sur les marchandises en soi. D'autre part, le destinataire, qui a demandé la délivrance des marchandises, reste tenu au paiement de ces frais s'il ne réceptionne malgré tout pas les marchandises.

B.2.16. ARTICLE 6.112. DROIT DE RÉTENTION

A) TEXTE DE LOI

6.382.

Article 6.112. Droit de rétention

Le transporteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le transporteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le transporteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante a été déposée.

B) COMMENTAIRE

6.383. Conformément au droit actuel également, il est admis que le transporteur exerce un droit de rétention sur les marchandises. Toutefois, un régime légal est souhaitable. Le droit de rétention décrit dans la disposition proposée peut être exercé pour des actions ayant directement trait aux marchandises transportées et il doit s'agir de montants que le transporteur peut réclamer au destinataire. Il n'est cependant pas requis que le destinataire soit le *seul* débiteur. Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises. En essence, la formulation de la disposition est identique à celle de l'article 6.69 proposé ci-dessus concernant le droit de rétention de l'affréteur au voyage.

B.2.17. ARTICLE 6.113. PRIVILÈGE GREVANT LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.384.

Article 6.113. Privilège grevant la cargaison

L'action du transporteur en paiement des montants qui lui sont dus par le destinataire en relation directe avec les marchandises transportées est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7° de la Loi hypothécaire.

B) COMMENTAIRE

6.385. La disposition proposée remplace les articles 125 et 126 de la Loi maritime. En essence, la formulation est identique à celle de l'article 6.70 relatif à l'affrètement au voyage.

B.2.18. ARTICLE 6.114. SÉQUESTRE SUR LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

6.386.

Article 6.114. Séquestre sur la cargaison

Si le transporteur ne peut pas procéder immédiatement à la délivrance des marchandises, il peut requérir la désignation d'un séquestre. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les coûts du séquestre sont à charge du transporteur, sans préjudice de son droit de les réclamer à une autre partie.

B) COMMENTAIRE

6.387. L'article 6.110, § 4 offre au transporteur la possibilité de faire désigner un séquestre lorsque plus d'une personne demande la délivrance des marchandises. L'article proposé ici donne au transporteur une possibilité générale de demander la désignation d'un séquestre quand il ne peut pas être procédé à la délivrance de manière normale. La possibilité de faire désigner un séquestre dans des hypothèses spécifiques est prévue aux articles 124 et 267 de la Loi maritime. La désignation d'un séquestre est également possible sur la base des dispositions du Code civil (art. 1955-1963). Dans le Code belge de la Navigation, il est utile de confirmer de manière générale la possibilité de désignation d'un séquestre. En application de l'article proposé, les frais du séquestre doivent être supportés (ou tout du moins avancés) par le transporteur, mais il peut le cas échéant les récupérer d'une autre partie.

B.2.19. ARTICLE 6.115. RETARD

A) TEXTE DE LOI

6.388.

Article 6.115. Retard

§ 1. Le transporteur est responsable en cas de retard.

§ 2. L'action en dommages et intérêts pour retard tombe si aucune réserve n'a été adressée au transporteur dans un délai de vingt-et-un jours calendaires suivant la délivrance des marchandises.

§ 3. La responsabilité du transporteur pour perte ou dommage provoqués en raison d'un retard est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises délivrées en retard.

Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, commis soit dans

l'intention de provoquer le dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

B) COMMENTAIRE

6.389. La disposition proposée confirme au § 1^{er} le principe selon lequel le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard.

6.390. Le régime relatif à la réserve visée au §2 s'inspire de l'article 23.4 des Règles de Rotterdam.

6.391. La limitation de responsabilité reprise au § 3 a été empruntée à l'article 60 des Règles de Rotterdam.

B.2.20. ARTICLE 6.116. MARCHANDISES NON ENLEVÉES

A) TEXTE DE LOI

6.392.

Article 6.116. Marchandises non enlevées

§ 1. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander l'autorisation de les vendre.

§ 2. À cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite envoyer un avis d'arrivée, par lettre recommandée, afin qu'ils enlèvent les marchandises dans le mois. Cette mise en demeure doit expressément stipuler que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établie malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérerait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au § 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les articles 1025 à 1034 inclus du Code judiciaire s'appliquent. La requête mentionne également :

1° les faits ;

2° une description des marchandises ;

3° le cas échéant, les montants restant dus au transporteur ;

4° si la mise en demeure visée au § 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi ;

5° si le délai d'attente de deux mois visé au § 2 n'a pas été respecté, les motifs justifiant un délai plus court ;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président

peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 5. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au § 2 a été adressée.

L'ordonnance doit en outre être publiée :

1° dans l'Annexe de la Navigation du Moniteur belge ;

2° dans un journal à diffusion nationale ;

3° dans un journal paraissant au moins hebdomadairement qui est soit axé spécifiquement sur la navigation maritime, soit paraît dans le port où les marchandises se trouvent ;

4° par la voie électronique prescrite le cas échéant par le Roi.

L'ordonnance n'est exécutable qu'après expiration d'un délai de 1 mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 6. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses successeurs ou ses créanciers.

§ 7. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 8. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises, est libéré vis-à-vis des ayants droit sur le chargement qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

B) COMMENTAIRE

6.393. La disposition proposée est un développement des articles 123 et 267 de la Loi maritime. En essence, la formulation est identique à celle de l'article 6.71 relatif à l'affrètement au voyage.

B.2.21. ARTICLE 6.117. DROIT D'ACTION

A) TEXTE DE LOI

6.394.

Article 6.117. Droit d'action

L'action en indemnisation d'une perte ou d'un dommage subi par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et le destinataire.

Le destinataire ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.

Le chargeur doit bel et bien prouver qu'il a subi le préjudice.

S'ils ont tous deux droit à des dommages et intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.

Tout acte qui interrompt la prescription à l'égard l'un des deux est à l'avantage de l'autre.

B) COMMENTAIRE

6.395. Dans la conception actuelle, le droit d'action est considéré comme un corolaire du droit à la délivrance qui, par conséquent, revient uniquement à la partie qui bénéficie du droit de délivrance des marchandises. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons opté pour distinguer le droit de délivrance et le droit d'action et les définir séparément. Le droit de délivrance est décrit à l'article 6.110 et le droit d'intenter une action en avarie dans l'article proposé ici.

B.2.22. ARTICLE 6.118. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.396.

Article 6.118. Prescription

§ 1. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois après qu'une action en justice a été intentée contre le demandeur ou qu'il a réglé le sinistre à l'amiable.

§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

Des actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois après que le demandeur lui-même a été rendu responsable ou qu'il a réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

6.397. Le § 1^{er} proposé exécute l'article 3.6*bis* des Règles de La Haye et de Visby.

6.398. Les Règles de La Haye et de Visby contiennent un régime de prescription qui concerne cependant uniquement des actions *contre* le transporteur. La disposition proposée au § 2 introduit un régime de prescription pour des actions relatives au contrat de transport intentées *par* le transporteur. Le régime se rallie à la tentative générale de rationaliser les prescriptions³⁰⁴.

³⁰⁴ Voir Livre bleu 1, 184-185, numéros 1.222-1.224.

4. TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.399. La Convention relative au transport de passagers et de leurs bagages par mer, établie à Athènes le 13 décembre 1974 et son Protocole, établi à Londres le 19 novembre 1976 (la Convention PAL), a été approuvée par la loi du 11 avril 1989³⁰⁵, qui a d’emblée donné exécution à ces instruments dans l’ordre juridique belge.

La Loi du 11 avril 1989 dispose, d’une part, que la Convention PAL « sortira son plein et entier effet » et, d’autre part, elle modifiait, *inter alia*, le texte de l’article 47, § 3 de la Loi maritime. Depuis lors, cette disposition s’énonce comme suit :

Le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention relative au transport par mer de passagers et de leur bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et de son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, et le cas échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, § 2, 10 à 13 et 15.

Le Roi établit la limite de responsabilité per capita plus élevée, visée à l’article 72 de la Convention d’Athènes.

La Loi maritime contient également un Titre IV relatif au transport de passagers par mer (art. 165-178). Les dispositions s’énoncent comme suit :

Article 165

Le passager ne peut, sans l’assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

Article 166

Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix du passage s’il n’y a convention contraire. Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires, moyennant un juste prix.

Article 167

Le passager est réputé chargeur à l’égard des effets qu’il a sur le navire.

Article 168

Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l’ordre à bord.

Article 169

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et des frais d’entretien, s’il y a lieu.

Article 170

Le capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

³⁰⁵ Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (MB 6 octobre 1989, err. MB 8 décembre 1990).

Article 171

Le capitaine est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au lieu de la destination du navire, à peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 172

Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

Article 173

Le capitaine n'a droit qu'à la moitié du prix du passage si, huit jours avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat; passé ce délai, sans renonciation, le prix entier du passage est dû.

Il a droit au quart de ce prix, si le passager est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave ou de force majeure. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'entretien, s'ils sont compris dans le prix du passage.

Article 174

Le passager a droit à des dommages-intérêts et la résiliation du contrat pourra être prononcée, si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas eu lieu au jour fixé.

Article 175

Le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure.

Article 176

Le passager qui débarque volontairement durant le cours du voyage paye le prix entier.

Si le passager vient à mourir ou qu'il soit contraint, par maladie, de quitter le navire, le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Article 177

Dans le cas où le navire n'arrive point à destination par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu.

Article 178

Si le capitaine est contraint de faire radoub le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un autre navire de même qualité.

En outre, les dispositions relatives au transport de personnes de la Loi générale sur le Transport et celles d'application à des voituriers par terre et par eau du Code civil peuvent en théorie s'appliquer.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

6.400. La Convention PAL s'applique au transport *international*, c'est-à-dire un transport entre des ports de deux États différents, ou un transport du et vers un seul et même État, avec un port d'escale situé dans un autre État (par exemple dans le cas de croisières). Conformément à l'article

2 de la Convention, elle s'applique en outre uniquement à tout transport international si le navire bat le pavillon d'un État contractant ou s'il a été enregistré dans un pareil État, si le contrat de transport a été établi dans un État contractant ou si le lieu de départ ou de destination est situé dans un État contractant conformément au contrat de transport. Les autres formes de transport international et le transport national par mer de passagers (par exemple entre deux ports côtiers belges ou une excursion en mer à partir d'un port belge) ne sont pas couverts par la convention.

La législation interne belge relative au transport par mer de passagers est répartie entre différents actes réglementaires non coordonnés : la Loi maritime, la Loi générale sur le Transport et le Code civil. Nombre des dispositions qui y sont reprises semblent obsolètes et n'être encore que très peu pertinentes aujourd'hui. Les dispositions de la Loi maritime sont de droit supplétif et trouvent en grande partie leur origine dans le Code de Commerce français et l'*Ordonnance de la Marine*.

Concernant tout cela, il convient de noter que des litiges concernant le transport de passagers ne sont que rarement traités devant les tribunaux belges.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

6.401. Le transport de passagers et de leurs bagages par mer a été harmonisé au niveau international par la Convention sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages faite à Athènes le 13 décembre 1974. La Convention est entrée en vigueur au niveau international le 28 avril 1987.

La Convention a exprimé les limites de responsabilité dans Franc Poincaré, mais le 19 novembre 1976 déjà, un Protocole a été adopté qui convertissait les limites de responsabilité en droit de tirage spéciaux du FMI. Ce Protocole est entré en vigueur au niveau international le 30 avril 1989. La Belgique a adhéré à la Convention et au Protocole le 15 juin 1989. Ce Livre bleu fait référence à la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1976, comme la Convention PAL.

Le 29 mars 1990, un deuxième Protocole a été signé des suites duquel les limites de responsabilité ont été renforcées. À ce jour, il ne compte toujours que 6 parties et n'est pas entré en vigueur.

Le Protocole du 1^{er} novembre 2002 connaît provisoirement plus de succès. Il prévoit entre autres des limites de responsabilité supérieures, un système de responsabilité en cas de risques de dommages corporels des suites d'un incident maritime, une obligation pour le transporteur de s'assurer et une action directe contre l'assureur. Les parties contractantes ont le droit d'appliquer des limites de responsabilité supérieures dans le droit national. Le Protocole entrera en vigueur le 23 avril 2014.

6.402. En vue de la comparaison de la Convention PAL avec la Convention PAL telle que modifiée par le Protocole de 2002 (ci-dessous : La « Convention PAL 2002 »), les textes en sont reproduits côte à côte ci-dessous :

Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole du 19 novembre 1976 à la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages	Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole du 1 ^{er} novembre 2002
Article 1. Définitions	Article 1. Définitions

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous : 1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué; b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; 2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages; 3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air; 4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire: a) en vertu d'un contrat de transport, ou b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention; 5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception: a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et b) des animaux vivants; 6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du par. 8 du présent article et de l'art. 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci; 7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel	Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous : 1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué; b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; c) « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » désigne le transporteur substitué ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport; 2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages; 3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air; 4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire: a) en vertu d'un contrat de transport, ou b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention; 5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception: a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'une charte-partie, d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et b) des animaux vivants; 6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du par. 8 du présent article et de l'art. 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci; 7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel

provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail; 8. «transport» concerne les périodes suivantes: a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire; b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager; c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire; 9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État; 10. «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.	provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail; 8. «transport» concerne les périodes suivantes: a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire; b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager; c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire; 9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État; 10. «Organisation» désigne l'organisation maritime internationale; 11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'organisation.
	Art. 1 <i>bis</i>. Annexe L'annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention.
Art. 2. Champ d'application.	Art. 2. Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque: a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention. 2. Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre Convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.	1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque: a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention. 2. Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre Convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.
Art. 3. Responsabilité du transporteur. 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions. 2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur. 3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonction est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.	Art. 3. Responsabilité du transporteur 1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement: a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement. Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part 2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur. 3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute

	ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime. 4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part. 5. Aux fins du présent article, on entend par: <i>a)</i> « événement maritime » désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire; <i>b)</i> « faute ou négligence du transporteur » comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions; <i>c)</i> « défaut du navire » désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et <i>d)</i> le « préjudice » exclut les dommages punitifs ou exemplaires. 6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur. 7. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente Convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte

	au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente Convention. 8. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.
Art. 4. Transporteur substitué 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même. 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. 3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit. 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire. 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.	Art. 4. Transport substitué 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même. 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. 3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit. 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire. 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.
	Art. 4<i>bis</i>. Assurance obligatoire 1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie

	financière ne doit pas être inférieure à 250.000 unités de compte par passager pour un même événement. 2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du para 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe de la présente Convention et comporter les renseignements suivants: <i>a)</i> nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation; <i>b)</i> nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; <i>c)</i> numéro OMI d'identification du navire; <i>d)</i> type et durée de la garantie; <i>e)</i> nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite et; <i>f)</i> période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière. 3. <i>a)</i> Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation. <i>b)</i> Un État Partie notifie au Secrétaire général: i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui; ii) le retrait d'une telle habilitation, et iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation

	prend effet. L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général. c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré. 4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée. 5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat. 6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article. 7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article. 8. Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes

	internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat. 9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention. 10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure. 11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en

	application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention à raison des montants payés. 12. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15. 13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente Convention est applicable. 14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13. 15. Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.
Art. 5. Biens de valeur Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces,	Art. 5. Biens de valeur Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces,

des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autre biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable a concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.	des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autre biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable a concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.
Art. 6. Faute du passager. Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.	Art. 6. Faute du passager Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.
Art. 7. Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles. 1) La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 46 666 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. 2) Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la législation nationale de tout État partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.	Art. 7. Limite de responsabilité en cas de morts ou de lésions corporelles 1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400.000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. 2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.
Art. 8. Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tout les cas, à 833 unités de compte par passager et par transport. 2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous	Art. 8. Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2.250 unités de compte par passager et par transport. 2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous

les cas, à 3333 unités de compte par véhicule et par transport. 3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autre que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 1200 unités de compte par passager et par transport. 4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 117 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 13 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du moment de la perte ou du dommage.	les cas, à 12.700 unités de compte par véhicule et par transport. 3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3.375 unités de compte par passager et par transport. 4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.
Art. 9. Unité de compte ou unité monétaire et conversion 1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 7 et 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État. 2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international ou dont la législation ne permet pas d'appliquer les disposition du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la	Art. 9. Unité de compte et conversion 1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État partie. 2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. L'unité

manière suivante: a) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, 700 000 unités monétaires; b) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 8, 12 500 unités monétaires; c) en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 8, 50 000 unités monétaires; d) en ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 8, 18 000 unités monétaires; e) en ce qui concerne le par. 4 de l'article 8, la franchise ne dépassera pas 1750 unités monétaires en cas de dommages causés à un véhicule et 200 unités monétaires par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autre bagages. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'État en cause. 3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte aux articles 7 et 8. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article III et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les États communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas.	monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause. 3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.
Art. 10. Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité. 1) Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8. 2) Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.	Art. 10. Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité 1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8. 2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Art. 11. Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur. Si une action est intentée contre un déposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visées par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.	Art. 11. Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur. Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.
Art. 12. Cumul d'actions en responsabilité. 1) Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages. 2) En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable. 3) Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.	Art. 12. Cumul d'actions en responsabilité. 1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages. 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable. 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.
Art. 13. Déchéance de droit d'invoquer les limites de responsabilité. 1) Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces	Art. 13. Déchéance de droit d'invoquer les limites de responsabilité. 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces

dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. 2) Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.	dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
Art. 14. Fondement des actions. Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.	Art. 14. Fondement des actions Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transport substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.
Art. 15. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages. 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire: a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages: i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement; ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison; b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu. 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état. 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.	Art. 15. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire: a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages: i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement; ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison; b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu. 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état. 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.
Art. 16. Délai de prescription pour les actions en responsabilité 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.	Art. 16. Délai de prescription pour les actions en responsabilité 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court: a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager; b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement; c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive. 3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus de ces deux dates étant prise en considération. 4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.	2. Le délai de prescription court: a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager; b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement; c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive. 3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après: a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement. 4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.
Art. 17. Juridiction compétente. 1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État partie à la présente Convention:	Art. 17. Juridiction compétente 1. Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur; b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport; c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; d) un tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État. 2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.	plusieurs tribunaux peuvent être saisis: a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur; b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport; c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; ou d) le tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat. 2. Une action intentée en vertu de l'article 4 bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1. 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.
	Art. 17<i>bis</i>. Reconnaissance et exécution 1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf: a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense. 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande. 3. Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.
Art. 18. Nullité de clauses contractuelles Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions	Art. 18. Nullité de clauses contractuelles Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions

corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.	corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.
Art. 19. Autres conventions sur la limitation de responsabilité La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.	Art. 19. Autres conventions sur la limitation de responsabilité La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.
Art. 20. Dommage nucléaire Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention: a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire; b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.	Art. 20. Dommage nucléaire Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention: a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

Art. 21. Transports commerciaux effectués par des personnes morales. La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.	Art. 21. Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.
Art. 22. Déclaration de non-application. 1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie. 2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation	Art. 22. Déclaration de non-application 1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie. 2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.
	Art. 22<i>bis</i>. Clauses finales de la Convention Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Dans la présente Convention, les références aux États Parties sont considérées comme des références aux États Parties à ce Protocole.
	CLAUSES FINALES (Articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages)
Art. 23. Signature, ratification et adhésion 1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. 2. Les États peuvent devenir Parties à la présente Convention par: a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou c) adhésion. 3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou	ARTICLE 17. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion 1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. 2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par: a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie par ratification, acceptation ou approbation ; ou c) adhésion. 3. La ratification, l'acceptation, l'approbation

l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.	ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général. 4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer au présent Protocole tel que modifié par l'amendement. 5. Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait Partie: <i>a)</i> la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974; <i>b)</i> le Protocole de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et <i>c)</i> le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990; avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État conformément à l'article 20.
	ARTICLE 18. États ayant plus d'un régime juridique 1. S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent Protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment. 2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent Protocole. 3. Dans le cas d'un État Partie qui a fait une telle déclaration

	<i>a)</i> les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat; <i>b)</i> les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie de l'unité territoriale pertinente; et <i>c)</i> les références aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.
	ARTICLE 19. Organisations régionales d'intégration économique 1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent Protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole. 2. Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États Membres qui sont Parties au présent Protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États Membres exercent le leur, et inversement. 3. Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent Protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration

	économique ne compte pas comme un État Partie en sus de ses États Membres qui sont des États Parties. 4. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le Secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent Protocole. 5. Les États Parties qui sont des États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.
Art. 24. Entrée en vigueur. 1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix États, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion. 2. Pour tout État qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.	ARTICLE 20. Entrée en vigueur 1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général. 2. Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1er ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent Protocole conformément au paragraphe 1er.
Art. 25. Dénonciation. 1. La présente Convention peut être dénoncée	ARTICLE 21. Dénonciation 1. Le présent Protocole peut être dénoncé par

par l'une quelconque des parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie. 2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé. 3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.	l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État. 2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général. 3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument. 4. Entre les États Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que révisée par le présent Protocole.
Art. 26. Révision et amendement. 1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention. 2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties. 3. Tout État qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.	ARTICLE 22. Révision et amendement 1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole. 2. L'Organisation convoque une conférence des États Parties au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États Parties.
	ARTICLE 23. Modification des limites 1. Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1er de l'article 3, au paragraphe 1er de l'article 4bis, au paragraphe 1er de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole. 2. A la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1er de l'article 3, au paragraphe 1er de l'article 4bis, au paragraphe 1er de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent

	Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États Parties. 3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé « le Comité juridique ») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé. 4. Tous les États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements. 5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote. 6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. 7. <i>a)</i> Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. <i>b)</i> Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature. <i>c)</i> Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

	8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet. 9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation. 10. Tous les États Parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1er et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur. 11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État Partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État Partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.
Art. 27. Dépositaire. 1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation. 2. Le Secrétaire général de l'Organisation: a) informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré: i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;	ARTICLE 24. Dépositaire 1. Le présent Protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du Secrétaire général. 2. Le Secrétaire général: a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré: i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date; ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1er de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la Convention telle que révisée par le présent

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ; iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet ; b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États signataires de cette Convention et à tous les États qui y ont adhéré. 3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.	Protocole; iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole; iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent Protocole; v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent Protocole; vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article; vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle elle prend effet; viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole; b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré. 3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.
Art. 28. Langues. La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.	ARTICLE 25. Langues Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

6.403. Le Legal Committee de l'OMI a, le 19 octobre 2006, établi le texte d'une réserve, de même que des lignes directrices pour l'exécution de la Convention PAL afin de régler certaines questions relatives à la Convention PAL, plus particulièrement l'indemnisation d'un dommage ayant trait au terrorisme. Le but est de permettre aux États de devenir parties au Protocole 2002. Des suites de cette réserve, les États peuvent (et doivent) introduire une limitation particulière de responsabilité pour des cas de décès ou de lésions personnelles d'un passager provoqués par « des risques de guerre ». Ce dernier concept a entre autres trait à une guerre, à une guerre civile, à une

révolution et à des actes de terroristes. La limite de responsabilité pouvant être appliquée dans pareil cas est le plus petit des montants suivants :

- 250 000 unités de compte par passager, pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire, pour un même événement.

6.404. Le Règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité de transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, d'application depuis le 31 décembre 2012, a rendu la Convention PAL 2002 obligatoirement d'application dans tous les États membres de l'UE. Il n'empêche que les États membres de l'UE peuvent en outre adhérer au Protocole de 2002 afin de lui accorder plein et entier effet, applicabilité et pleine force de droit en tant que convention internationale³⁰⁶.

Le Règlement dispose que la responsabilité du transporteur à l'égard de passagers, de leurs bagages et de leurs véhicule est régie par la Convention PAL révisée en 2002 (art. 3.1) et étend en outre le champ d'application de la Convention au transport national par mer (art. 2). Initialement, cette extension vaut uniquement pour des navires de passagers de classe A et B au sens de l'article 4 de la Directive 98/18³⁰⁷, mais, au plus tard le 30 juin 2013, la Commission doit introduire une proposition de législation afin d'également étendre le champ d'application à des navires de passagers de classe C et D (art. 1.3). Il s'agit de navires qui naviguent uniquement dans des eaux relativement calmes et à une courte distance de la côte. Pour que le Règlement soit impérativement d'application, il faut néanmoins un facteur de rattachement avec l'UE : le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans un État membre, le contrat de transport a été conclu dans un État membre ou le lieu de départ ou de destination se situe, selon le contrat de transport, dans un État membre. Les États membres peuvent cependant également appliquer immédiatement le Règlement à toutes les classes de navires de passagers (art. 2, dernière phrase). Le Règlement comprend, outre l'application du régime PAL, entre autres des règlements spéciaux concernant l'indemnisation d'équipements de mobilité ou d'autres équipements spécifiques, les paiements d'avances destinées à couvrir les besoins économiques immédiats de victimes et les obligations d'information dans le chef du transporteur et du transporteur substitué.

6.405. La Belgique a donné exécution à la Convention PAL dans l'ordre juridique belge en 1989. Au cours des vingt années qui se sont écoulées depuis lors, aucun cas d'application n'est connu dans la jurisprudence.

Les dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre II du Titre VIII du Livre III du Code civil ne semblent pas compatibles avec la Convention PAL à différents égards. En effet, le régime de responsabilité est décrit différemment, tandis que l'article 14 de la Convention PAL dispose qu'en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommage survenus aux bagages, aucune action en indemnisation ne peut être intentée contre le transporteur ou le transport substitué, autrement que sur la base de la présente Convention. En outre, la règle de prescription dans la Loi générale sur le Transport de 1981 est contraire à celle visée à l'article 16 de la Convention PAL.

Des suites de l'applicabilité directe du Règlement 392/2009, la Convention PAL 2002 fait partie de l'ordre juridique belge depuis le 31 décembre 2012. Un projet de loi portant approbation du

³⁰⁶ *Doc.parl.* Sénat, 2011-12, n° 1671/1, 2. Dans les Arrêts du Conseil du 12 décembre 2011 relatifs à l'adhésion de l'UE au Protocole de 2002 (2012/22/UE et 2012/23/UE), les États membres sont encouragés à procéder à la ratification ou à l'adhésion du Protocole, dans des délais raisonnables et, dans la mesure du possible, simultanément.

³⁰⁷ Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, *Pb.* 15 mai 1998, L 144/1, telle que modifiée.

Protocole a déjà été approuvé en juillet 2012 par la Chambre et le Sénat mais la loi d'approbation n'a pas encore été publiée à ce jour. La Belgique a été, le 23 avril 2013, le dixième État à adhérer au Protocole de sorte qu'il entrera en vigueur au niveau international le 23 avril 2014. Il va de soi que, lors de l'adhésion, la réserve fixée par l'OMI concernant les risques de guerre a été faite.

Au vu des évolutions sur le plan du droit international et du droit européen, le régime légal belge du transport de passagers et de leurs bagages par mer est quoi qu'il en soit dépassé.

6.406. Le Règlement (CE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004, d'application depuis le 18 décembre 2012, contient des règles de droit relatives à la non-discrimination entre passagers, à l'assistance apportée à des passagers handicapés, aux droits des passagers en cas d'annulation ou de retard et aux informations à fournir aux passagers³⁰⁸.

Le Règlement forme un tout et semble ne pas devoir être complété par des dispositions nationales. Les articles 171, 174 et 175 de la Loi maritime couvrent cependant, de manière limitée, le même terrain que le Règlement. Bien que ces dispositions ne semblent pas nécessairement enfreindre le Règlement, l'existence parallèle des deux régimes peut être qualifiée de peu élégante.

6.407. Le Règlement Rome I contient la disposition spécifique suivante concernant le droit qui s'applique à des contrats pour le transport de passagers :

Article 5

Contrats de transport

[...]

2. À défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique.

Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel :

- a) le passager a sa résidence habituelle, ou*
- a) le transporteur a sa résidence habituelle, ou*
- c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou*
- d) le lieu de départ est situé, ou*
- e) le lieu de destination est situé.*

3. S'il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au paragraphe 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique.

Conformément à l'article 6.4, b) du Règlement Rome I, les contrats de transport, à l'exception des contrats de voyage à forfait, ne relèvent pas du régime d'application aux contrats consommateurs. La raison à cela est que les dispositions spécifiques relatives aux contrats de transport doivent garantir un niveau de protection adéquat aux passagers³⁰⁹.

³⁰⁸ Voir, pour plus de détails, Leclercq, J.-F., « Bieden de maatschappijen die ferryboten en cruiseschepen exploiteren voldoende bescherming aan de passagiers die over zee en binnenwateren reizen ? », *RW* 2012-13, 522-540; Leclercq, J.-F., "Les sociétés de ferries et de bateaux de croisière protègent-elles les passagers maritimes et fluviaux ? », *RHA* 2011, 99-130 en 195-214; Leclercq, J.-F., « Do ferry companies and cruise ships offer sufficient protection to passengers traveling by sea and inland waterway ? », *TVR* 2012, 167-171.

³⁰⁹ Voir la considération introductive (32) du Règlement.

La juridiction compétente est également réglée dans le droit européen et international. Conformément à l'article 5.1, b) du Règlement de Bruxelles I ³¹⁰ et à la (nouvelle) Convention EVEX de même qu'à la jurisprudence de la Cour de Justice concernant le lieu d'exécution d'une obligation de transport, le demandeur a, spécifiquement en ce qui concerne les obligations découlant d'un contrat, le choix d'intenter son action sur le lieu de départ ou le lieu d'arrivée. En outre, le défendeur peut, sur la base de la règle générale visée à l'article 2 du Règlement de Bruxelles I ³¹¹ et de la (nouvelle) Convention EVEX, être convoqué devant les tribunaux de l'État membre où il possède son domicile ³¹².

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.408. L'Allemagne a signé à la fois la convention PAL et les Protocoles de 1976, de 1990 et de 2002, sous réserve de ratification dans chaque cas. Jusqu'à présent, l'Allemagne n'a ratifié ni la Convention, ni un des Protocoles.

Le régime allemand concernant le transport de passagers et de leurs bagages par mer figurait aux §§ 664 e.s. du *Handelsgesetzbuch*. Certaines des dispositions qu'il contenait présentaient une similitude marquante avec les dispositions du Titre IV de la Loi maritime belge actuelle.

Bien que l'Allemagne ne soit pas tenue par la Convention PAL, le législateur allemand a repris en grande partie les règles matérielles dans une annexe au § 664 du *Handelsgesetzbuch* ³¹³.

6.409. Lors de l'établissement de la nouvelle législation maritime intégrée en 2013 dans le *Handelsgesetzbuch*, le législateur allemand a considéré que le droit national relatif au transport par mer de passagers offrirait, après l'entrée en vigueur du Règlement 392/2009 le 31 décembre 2012, une protection juridique considérablement moindre par rapport au droit européen, ce qui a été vu comme problématique. Les dispositions qui étaient reprises à l'annexe du *Handelsgesetzbuch* jusqu'à présent sont intégrées dans le texte principal et harmonisées par rapport au Règlement 392/2009. À cet effet, il est tenu compte du fait que le Règlement et, le cas échéant, la convention PAL dans la version de 2002, portent directement leurs effets et ont priorité sur le droit national. Pour les cas qui relèvent malgré tout encore du droit national, la responsabilité à l'égard de passagers et de leurs bagages est réglée dans les grandes lignes de manière identique que sous le Règlement 392/2009 et la Convention PAL, bien que les dispositions qu'ils contiennent n'aient pas toujours été reprises littéralement ³¹⁴. Parmi les dispositions du *Handelsgesetzbuch* actuel qui ne correspondent pas au régime PAL, seul l'article relatif au droit de gage du transporteur est conservé. Selon le législateur allemand, les autres dispositions ne sont plus réellement nécessaires ³¹⁵.

Le texte des nouvelles dispositions s'énonce comme suit :

³¹⁰ Dans le Règlement de Bruxelles I remanié, qui sera d'application à partir du 10 janvier 2015, cela devient l'article 7.1, b), d'une teneur similaire.

³¹¹ Dans le Règlement Bruxelles I remanié, cela devient l'article 4, b), d'une teneur similaire.

³¹² Voir *supra*, n° 6.247.

³¹³ Otte, K., « Internationales Transportrecht », dans Tietje, Chr. (ed.), *Internationales Wirtschaftsrecht*, Berlin, De Gruyter Rechtswissenschaften, 2009, (287), 336, n° 165; Rabe, 843, n° 2.

³¹⁴ Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 1, 41, 50 et 105-106.

³¹⁵ Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 48 et 114.

Zweiter Unterabschnitt Personenbeförderungsverträge

§ 536 Anwendungsbereich

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.

(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:

- 1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder*
- 2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.*

Die Haftungsvorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.

§ 537 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

- 1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;*
- 2. ein Fahrgast eine Person, die*
 - a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder*
 - b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;*
- 3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;*
- 4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;*
- 5. ein Schiffsfahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;*
- 6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird*
 - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,*
 - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Ankern, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder*
 - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.*

§ 538 Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schiffsfahrtsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schiffsfahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250.000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.

§ 539 Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schifffabrtseignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebenen Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,
 - a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,
 - b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie
 - c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;
2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäcks den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.

§ 540 Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

§ 541 Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch verursachten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.

§ 542 Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.

§ 543 Zinsen und Verfahrenskosten

Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.

§ 544 Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der

Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 545 Wegfall der Haftungsbeschränkung

Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 546 Ausführender Beförderer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.

(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.

§ 547 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 548 Konkurrierende Ansprüche

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.

§ 549 Schadensanzeige

(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht rechtzeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:

- 1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,*
- 2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und*
- 3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.*

(3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

§ 550 Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:

- 1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder*
- 2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.*

§ 551 Abweichende Vereinbarungen

Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.

§ 552 Pfandrecht des Beförderers

- (1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.*
- (2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.*

- ANGLETERRE

6.410. Le Royaume-Uni a signé et ratifié la Convention PAL et le Protocole PAL de 1976. Il a signé le Protocole PAL de 2002 sous réserve de ratification mais n'a à ce jour pas encore procédé à la ratification.

En Angleterre, le transport de passagers par mer est réglé légalement dans la Partie VII du Merchant Shipping Act 1995, intitulé « Liability of Shipowners and Others » et dont quelques dispositions pertinentes sont reproduites ici :

Carriage of passengers and luggage by sea

183 Scheduled convention to have force of law.

(1) The provisions of the Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea as set out in Part I of Schedule 6 (hereafter in this section and in Part II of that Schedule referred to as "the Convention") shall have the force of law in the United Kingdom.

(2) The provisions of Part II of that Schedule shall have effect in connection with the Convention and subsection (1) above shall have effect subject to the provisions of that Part.

(3) If it appears to Her Majesty in Council that there is a conflict between the provisions of this section or of Part I or II of Schedule 6 and any provisions relating to the carriage of passengers or luggage for reward by land, sea or air in—

(a) any convention which has been signed or ratified by or on behalf of the government of the United Kingdom before 4th April 1979 (excluding the Convention); or

(b) any enactment of the Parliament of the United Kingdom giving effect to such a convention,

She may by Order in Council make such modifications of this section or that Schedule or any such enactment as She considers appropriate for resolving the conflict.

(4) If it appears to Her Majesty in Council that the government of the United Kingdom has agreed to any revision of the Convention She may by Order in Council make such modification of Parts I and II of Schedule 6 as She considers appropriate in consequence of the revision.

(5) Nothing in subsection (1) or (2) above or in any modification made by virtue of subsection (3) or (4) above shall affect any rights or liabilities arising out of an occurrence which took place before the day on which the said subsection (1) or (2) above, or as the case may be, the modification, comes into force.

(6) This section shall bind the Crown, and any Order in Council made by virtue of this section may provide that the Order or specified provisions of it shall bind the Crown.

(7) A draft of an Order in Council proposed to be made under subsection (3) or (4) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless the draft has been approved by a resolution of each House of Parliament.

184 Application of Schedule 6 to carriage within British Islands.

(1) Her Majesty may by Order in Council provide that Part I of Schedule 6—

(a) shall have the force of law in the United Kingdom, with such modifications as are specified in the Order, in relation to, and to matters connected with, a contract of carriage where the places of departure and destination under the contract are within the British Islands and under the contract there is no intermediate port of call outside those Islands; and

(b) shall, as modified in pursuance of paragraph (a) above, have effect in relation to, and to matters connected with, any such contract subject to the provisions of Part II of that Schedule or to those provisions with such modifications as are specified in the Order.

(2) An Order in Council made by virtue of subsection (1) above may contain such provisions, including provisions modifying section 28 of the Unfair Contract Terms Act 1977 (which relates to certain contracts as respects which the Convention mentioned in section 183(1) does not have the force of law in the United Kingdom), as the Secretary of State considers appropriate for the purpose of dealing with matters arising in connection with any contract to which the said section 28 applies before the Order is made.

(3) An Order in Council made by virtue of subsection (1) above may provide that the Order or specified provisions of it shall bind the Crown.

(4) A draft of an Order in Council proposed to be made by virtue of subsection (1) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless the draft of the Order in Council has been approved by a resolution of each House of Parliament.

(5) In subsection (1) above expressions to which meanings are assigned by article 1 of the Convention set out in Part I of Schedule 6 have those meanings but any reference to a contract of carriage excludes such a contract which is not for reward.

6.411. Le texte de la Convention PAL a été repris dans la Partie 1 de l'Annexe 6 du Merchant Shipping Act 1995.

L'Annexe dispose ensuite :

Part II Provisions having effect in connection with Convention

Interpretation

1. In this Part of this Schedule any reference to a numbered article is a reference to the article of the Convention which is so numbered and any expression to which a meaning is assigned by article 1 of the Convention has that meaning.

Provisions adapting or supplementing specified articles of the Convention

2. For the purposes of paragraph 2 of article 2, provisions of such an international convention as is mentioned in that paragraph which apart from this paragraph do not have mandatory application to

carriage by sea shall be treated as having mandatory application to carriage by sea if it is stated in the contract of carriage for the carriage in question that those provisions are to apply in connection with the carriage.

3. *The reference to the law of the court in article 6 shall be construed as a reference to the Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 except that in relation to Northern Ireland it shall be construed as a reference to section 2 of the Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act (Northern Ireland) 1948.*

4. *The Secretary of State may by order provide that, in relation to a carrier whose principal place of business is in the United Kingdom, paragraph 1 of article 7 shall have effect with the substitution for the limit for the time being specified in that paragraph of a different limit specified in the order (which shall not be lower than 46,666 units of account).*

5. (1) *For the purpose of converting from special drawing rights into sterling the amounts mentioned in articles 7 and 8 of the Convention in respect of which a judgment is given, one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—*

(a) the day on which the judgment is given; or

(b) if no sum has been so fixed for that day, the last day before that day for which a sum has been so fixed.

(2) A certificate given by or on behalf of the Treasury stating—

(a) that a particular sum in sterling has been fixed as mentioned in sub-paragraph (1) above for a particular day; or

(b) that no sum has been so fixed for that day and a particular sum in sterling has been so fixed for a day which is the last day for which a sum has been so fixed before the particular day,

shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of articles 7 to 9 of the Convention; and a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.

6. *It is hereby declared that by virtue of article 12 the limitations on liability there mentioned in respect of a passenger or his luggage apply to the aggregate liabilities of the persons in question in all proceedings for enforcing the liabilities or any of them which may be brought whether in the United Kingdom or elsewhere.*

7. *Article 16 shall apply to arbitral proceedings as it applies to an action; and, as respects England and Wales and Northern Ireland, the provisions of section 14 of the Arbitration Act 1996 apply to determine for the purposes of that Article when an arbitration is commenced.*

8. *The court before which proceedings are brought in pursuance of article 17 to enforce a liability which is limited by virtue of article 12 may at any stage of the proceedings make such orders as appear to the court to be just and equitable in view of the provisions of article 12 and of any other proceedings which have been or are likely to be begun in the United Kingdom or elsewhere to enforce the liability in whole or in part; and without prejudice to the generality of the preceding provisions of this paragraph such a court shall, where the liability is or may be partly enforceable in other proceedings in the United Kingdom or elsewhere, have jurisdiction to award an amount less than the court would have awarded if the limitation applied solely to the proceedings before the court or to make any part of its award conditional on the results of any other proceedings.*

Other provisions adapting or supplementing the Convention

9. *Any reference in the Convention to a contract of carriage excludes a contract of carriage which is not for reward.*

10. *If Her Majesty by Order in Council declares that any State specified in the Order is a party to the Convention in respect of a particular country the Order shall, subject to the provisions of any subsequent Order made by virtue of this paragraph, be conclusive evidence that the State is a party to the Convention in respect of that country.*

11. *The Secretary of State may by order make provision—*

(a) for requiring a person who is the carrier in relation to a passenger to give to the passenger, in a manner specified in the order, notice of such of the provisions of Part I of this Schedule as are so specified;

(b) for a person who fails to comply with a requirement imposed on him by the order to be guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of an amount not exceeding level 4 on the standard scale or not exceeding a lesser amount.

Application of ss. 185 and 186 of this Act

12. It is hereby declared that nothing in the Convention affects the operation of section 185 of this Act (which limits a shipowner's liability in certain cases of loss of life, injury or damage)

13. Nothing in section 186 of this Act (which among other things limits a shipowner's liability for the loss or damage of goods in certain cases) shall relieve a person of any liability imposed on him by the Convention.

Le Protocole de 2002 n'a pas été mis en œuvre en droit national en Angleterre. En outre, la relation entre les dispositions nationales et le Règlement 392/2009 ne semble pas avoir été explicitement réglée.

6.412. *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriers) Order 1987* déclare les dispositions de la Convention PAL applicables au transport national de passagers par mer.

The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (UK Carriers) Order 1998 – qui s'applique uniquement à des transporteurs ayant leur administration centrale au Royaume-Uni – augmente la limite de responsabilité en cas de perte des suites du décès ou de lésions personnelles d'un passager à 300.000 unités de compte.

- FRANCE

6.413. La France n'est pas partie à la Convention PAL, ni à un des Protocoles PAL. Les dispositions nationales relatives au transport de passagers par mer sont cependant, en ce qui concerne la responsabilité et la charge de la preuve, quelque peu similaires aux dispositions de la Convention PAL (initiale). En ce qui concerne la limitation de responsabilité, il est fait référence à la Convention LLMC. La limitation de responsabilité pour le transporteur est par conséquent exclusivement basée sur le nombre de passagers que le bateau a le droit de transporter et aucune limite de responsabilité par passager ne s'applique apparemment. Les dispositions qui figurent au Chapitre I du Titre II du Livre IV de la cinquième partie de la partie législative du Code des Transports s'énoncent comme suit :

TITRE II: LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE

Chapitre Ier: Le transport de personnes

Article L5420-1

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports régis par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Section 1: Le contrat de passage

Article L5421-1

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager.

Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Section 2: La responsabilité pour dommage aux passagers

Article L5421-2

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.

Article L5421-3

L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Article L5421-4

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Article L5421-5

La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée. Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même convention.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article L5421-6

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.

Article L5421-7

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites déterminées par les dispositions du présent chapitre.

Article L5421-8

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Section 3: La responsabilité pour dommage aux bagages

Article L5421-9

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

Article L5421-10

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

Article L5421-11

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Article L5421-12

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

6.414. Les dispositions légales sont complétées par les dispositions suivantes du Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes :

Transports de passagers.

Article 61

Sauf les articles 66 à 71 ci-dessous, les dispositions du présent titre sont impératives.

Du contrat de passage.

Article 62

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins. Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Article 63

Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire ; date et lieu d'embarquement ; port de débarquement ; au besoin, escales prévues), le prix du transport, la classe et le numéro de la cabine, sauf dans le cas de l'article 62, alinéa 2, ci-dessus.

Article 64

Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

Article 65

Les dispositions de l'article 63 ne s'appliquent ni aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute, ni aux bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime.

Sur ceux-ci le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Article 66

*Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.
En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage.*

Article 67

*En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.
Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.*

Article 68

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.

Article 69

*Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre.
Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage s'il ne peut pas établir que l'événement ne lui est pas imputable.*

Article 70

A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Article 71

L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

Article 72

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Article 73

*Les règles de l'article 54 s'appliquent aux actions nées du contrat de transport de passagers.
Le tribunal compétent aux termes de l'alinéa 2 de cet article est celui du port d'embarquement ou celui du port de débarquement lorsqu'il est situé sur le territoire de la République française.*

De la responsabilité du transporteur.

Article 74

*Le délai de prescription de l'action en responsabilité court du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire.
En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès, sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement.*

Des bagages.

Article 75

Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme en matière de transport de marchandises.

Article 76

Le capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans son navire faute de paiement du prix du passage. Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix du passage.

Article 77

Le délai de prescription des actions nées à l'occasion des transports de bagages court à compter du débarquement des passagers ou du jour où il devait avoir lieu.

Des organisations de croisières maritimes.

Article 78

Le billet de croisière porte les mentions suivantes:

- 1° Le nom et le type du navire;*
- 2° Les nom et adresse de l'organisateur de croisières;*
- 3° Les nom et adresse du passager ou de son représentant;*
- 4° La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris;*
- 5° Les ports de départ et de destination;*
- 6° Les dates prévues de départ et d'arrivée;*
- 7° Les escales prévues;*
- 8° Les services accessoires promis au passager.*

Article 79

Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière. Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

6.415. En exécution des articles L5421-9 et L5421-10 du Code des Transports, les articles 3 et 4 du Décret n°67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime fixent les limites de responsabilité en cas de perte ou de dommage des bagages et véhicules des passagers. Les dispositions s'énoncent comme suit :

Article 3

Le montant maximum de la responsabilité du transporteur prévu à l'article 43 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 pour les bagages et véhicules de tourisme enregistrés est fixé à:

- a) 1.140 euros par passager en ce qui concerne les bagages de cabine;*
- b) 4.600 euros par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule;*
- c) 1.520 euros par passager en ce qui concerne les bagages autres que ceux visés aux alinéas a et b du présent article.*

Article 4

Le montant maximum de la réparation due par le transporteur prévu à l'article 44 de la loi n° 66-420 susvisée pour les effets personnels et les bagages de cabine non enregistrés est fixé à 460 euros par passager.

- LUXEMBOURG

6.416. Le Luxembourg a adhéré à la Convention PAL et aux Protocoles PAL de 1976 et de 1990. Par conséquent, il est tenu par la Convention PAL telle que modifiée par le Protocole PAL de 1976.

La loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime telle que modifiée par la Loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime mentionne la Convention PAL et les Protocoles PAL de 1976 et de 1990 comme faisant partie du droit maritime luxembourgeois.

Apparemment, la Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ne contient aucun régime spécifique concernant le transport de passagers par mer.

- PAYS-BAS

6.417. Les Pays-Bas ne sont pas partie à la Convention PAL initiale. Ils ont cependant, tout comme le Danemark, la Lettonie et l'Union européenne elle-même, déjà adhéré au Protocole PAL de 2002. Par opposition à la Belgique, les Pays-Bas sont une partie contractante directe au Protocole de 2002. Comme le Protocole n'est pas encore entré en vigueur au niveau international, cela n'a toutefois que peu de conséquences dans la pratique. Quoi qu'il en soit, les Pays-Bas sont liés par le Règlement 392/2009.

Aux Pays-Bas, le transport de passagers est réglé au niveau national au Livre 8 du Code civil (NBW). Les dispositions concernées reprenaient initialement « en grande partie » les principes de la Convention PAL³¹⁶. En 2012, le texte a été modifié de manière relativement approfondie au vu de la Convention PAL 2012 et du Règlement 392/2009.

Les dispositions pertinentes concernant le droit maritime englobent les articles 361 à 366 déjà évoqués ci-dessus³¹⁷.

En outre, le Code comprend le régime spécifique suivant :

Afdeling 3 Overeenkomst van personenvervoer over zee

Artikel 500

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- a. Verdrag: het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (Trb. 2011, 110);*
- b. Verordening: Verordening (EG) 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (Pb EU L 131);*
- c. Protocol van 2002: Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974;*
- d. IMO richtsnoeren: Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (IMO Circular letter No. 2 758 van 20 november 2006);*

³¹⁶ PG Livre 8 NBW, 526.

³¹⁷ Voir *supra*, n° 6.34.

- e. overeenkomst van personenvervoer: de overeenkomst van personenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage over zee te vervoeren. De overeenkomst van personenvervoer als omschreven in artikel 100 is geen overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt in afwijking van artikel 121 als vervoer over zee beschouwd;*
- f. vervoerder: persoon door of namens wie een overeenkomst van personenvervoer is gesloten, ongeacht of het vervoer feitelijk door deze persoon dan wel door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;*
- g. feitelijke vervoerder: een andere persoon dan de vervoerder, zijnde de eigenaar, bevrachter of exploitant van een schip, die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;*
- h. vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht: de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder.*
- i. reiziger: iedere persoon vervoerd op een schip krachtens een overeenkomst van personenvervoer en iedere persoon vervoerd op een schip die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levend dier begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;*
- j. schip: een zeegeand schip, met uitzondering van luchtbussevaartuigen;*
- k. bagage: elk voorwerp of voertuig dat krachtens een overeenkomst van personenvervoer door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:*
- 1°. goederen of voertuigen die worden vervoerd krachtens een overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft;*
- 2°. levende dieren;*
- l. hutbagage: de bagage die zich in de kajuit van de reiziger bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van artikel 501 en van artikel 504, zevende lid, omvat de hutbagage de bagage die een reiziger in of op zijn voertuig heeft;*
- m. verlies of schade aan bagage: omvat eveneens schade voortvloeiend uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de reiziger werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;*
- n. Onze Minister: de Minister van Infrastructuur en Milieu.*

Artikel 500a

- 1. Deze afdeling is van toepassing op de overeenkomst van personenvervoer voor zover daarop niet de Verordening van toepassing is.*
- 2. In afwijking van het eerste lid zijn op de overeenkomst van personenvervoer waarop de Verordening van toepassing is, de artikelen 509 tot en met 510, 512, 514 tot en met 515 en 521 tot en met 529k van deze afdeling van toepassing.*
- 3. In afwijking van het eerste lid zijn op de overeenkomst van internationaal personenvervoer waarop het Verdrag noch de Verordening van toepassing is, de artikelen 529 tot en met 529k niet van toepassing.*

Artikel 500b

Deze afdeling is niet van toepassing op vorderingen voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade:

- a. krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie (Trb. 1961, 27), zoals dit Verdrag is gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs gesloten Aanvullend Protocol bij dit Verdrag (Trb. 1964, 178); of*
- b. krachtens een andere regeling betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die regeling ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, tenminste even gunstig is als het onder a genoemde Verdrag.*

Artikel 501

Vervoer over zee omvat:

- a. met betrekking tot personen of hun hutbagage de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping of ontscheping, alsmede de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip of tussen schip en wal, indien de prijs hiervan in de vracht is inbegrepen of het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld. Vervoer over zee van personen omvat echter niet de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie;*
- b. met betrekking tot hutbagage bovendien de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie, indien die bagage is overgenomen door de vervoerder en niet weer aan de reiziger is afgeleverd;*
- c. met betrekking tot bagage die geen hutbagage is de tijd tussen het overnemen door de vervoerder hetzij te land, hetzij aan boord en de aflevering door de vervoerder.*

Artikel 502

- 1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de vervoerder (de verrichter) zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbefrachting, in zijn geheel en al dan niet op tijdbasis (tijdbefrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van zijn wederpartij (de bevrachter).*
- 2. De in afdeling 2 van titel 5 in het bijzonder voor het geval van bevrachting gegeven bepalingen, alsmede artikel 375 zijn op deze bevrachting van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 503

De wetsbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op ter beschikkingstelling van een schip ten vervoer, anders dan bij wijze van rompbefrachting, niet van toepassing.

Artikel 504

- 1. Voor de toepassing van dit artikel:*

- a. wordt onder scheepvaartincident verstaan: schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;*
- b. omvat schuld of nalatigheid van de vervoerder: de schuld of nalatigheid van ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;*
- c. wordt onder defect aan het schip verstaan: gebrekkig of niet functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor:*
 - 1° ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van reizigers;*
 - 2° aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren;*
 - 3° het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats;*
 - 4° beperking van schade na vollopen van het schip; of*
 - 5° het te water laten van de reddingsuitrusting.*

- 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts de schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan.*

- 3. Indien schade door dood of letsel van de reiziger is veroorzaakt door een scheepvaartincident is de vervoerder aansprakelijk tot het in artikel 3, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol. De vervoerder is echter niet aansprakelijk indien:*

- a. het incident het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of;*
- b. geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met het opzet het incident te veroorzaken.*

- 4. Indien en voor zover de in het derde lid bedoelde schade het in artikel 3 van het Verdrag bedoelde bedrag te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk tot het in artikel 7, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van*

het Protocol. De vervoerder is echter niet verder aansprakelijk indien hij bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is.

5. Indien schade door dood of letsel van de reiziger niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot het in artikel 7, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.

6. In afwijking van het derde tot en met het vijfde lid is de vervoerder voor schade door dood of letsel van de reiziger als gevolg van een van de risico's genoemd in punt 2.2 van de IMO richtsnoeren niet verder aansprakelijk dan het laagste bedrag van de volgende bedragen:

a. 250 000 rekeneenheden per reiziger, per incident; of

b. 340 miljoen rekeneenheden per schip, per incident.

7. De vervoerder is aansprakelijk voor schade als gevolg van verlies of beschadiging van hutbagage indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen in geval van een scheepvaartincident. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot het in artikel 8, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.

8. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot de in artikel 8, tweede en derde lid, bedoelde bedragen, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.

9. De vervoerder en de reiziger kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste de in artikel 8, vierde lid, van het Verdrag genoemde bedragen, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol, kan worden verminderd in het geval van schade aan een voertuig en verlies van of schade aan andere bagage.

10. Vervoerder en reiziger kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan bedoeld in dit artikel.

11. De wettelijke rente en proceskosten zijn niet begrepen in de in dit artikel bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen.

12. Dit artikel laat onverlet enig recht van verhaal van de vervoerder jegens een derde en enig verweer gebaseerd op de nalatigheid van een reiziger op grond van artikel 513.

Artikel 504a

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk door een feitelijke vervoerder wordt uitgevoerd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling. Bovendien is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van deze afdeling en kan hij zich op deze bepalingen beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk jegens de reiziger voor schade door de handelingen en het verzuim van de feitelijke vervoerder en van diens ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

3. Elke overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet voortvloeien uit deze afdeling of waarbij de vervoerder afstand doet van rechten die voortvloeien uit deze afdeling, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk mee heeft ingestemd.

4. Indien en voor zover de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk verbonden.

5. Dit artikel laat onverlet enig recht op verhaal van de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Artikel 504b

1. *De in artikel 504 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen worden toegepast op de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen bij dood of letsel van een reiziger of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.*
2. *Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder, en hun ondergeschikten, vertegenwoordigers en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze afdeling kan worden opgelegd. Geen van de in dit lid genoemde personen kan aansprakelijk worden gesteld voor een bedrag dat de aansprakelijkheidsgrens die voor hem krachtens deze afdeling van toepassing is, te boven gaat.*
3. *Indien een ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder zich krachtens artikel 504e kan beroepen op de in artikel 504 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, gaat de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder en van de ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, die grenzen niet te boven.*

Artikel 504c

1. *De vervoerder kan zich niet beroepen op de in artikel 504 bedoelde beperking van aansprakelijkheid, indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.*
2. *De ondergeschikte, de vertegenwoordiger of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op de in het eerste lid bedoelde beperking van aansprakelijkheid indien de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, hetzij met het opzet dergelijke schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.*

Artikel 504d

Geen vordering tot vergoeding van schade als bedoeld in deze afdeling kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze afdeling.

Artikel 504e

Indien een rechtsvordering tegen een ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld tot vergoeding van schade waarop deze afdeling van toepassing is, kan die ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, een beroep doen op de ververen en aansprakelijkheidsgrenzen waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

Artikel 504f

Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.

Artikel 507

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij deze waardevolle zaken aan de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bedoeld in artikel 504, achtste lid, tenzij, overeenkomstig artikel 504, tiende lid, in overleg tussen vervoerder en reiziger een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

Artikel 509

Onverminderd artikel 508 en onverminderd artikel 179 van Boek 6 is de reiziger verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt

door een omstandigheid die een zorgvuldig reiziger niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een reiziger de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen. De reiziger kan niet om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen beroep doen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

Artikel 510

1. Onverminderd de bepalingen van deze afdeling zijn op het vervoer van bagage de artikelen 378, 387, 388 tweede lid, 389, 394 eerste en tweede lid, 395, 396, 398, 488 tot en met 491 en 493 tot en met 496 van toepassing. De in artikel 396 bedoelde opzegging kan ook mondeling geschieden. De in artikel 489 toegekende rechten en het in artikel 491 toegekende recht tot het zich laten voldoen uit het in bewaring te stellen bedrag van kosten terzake van het vervoer, kunnen worden uitgeoefend voor alles wat de wederpartij van de vervoerder of de reiziger aan de vervoerder verschuldigd is.

2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.

Artikel 511

1. De reiziger is gehouden de vervoerder schriftelijk kennis te geven:

a. in geval van uiterlijk zichtbare schade aan bagage:

(i). wat betreft hutbagage: voor of ten tijde van de ontscheping van de reiziger;

(ii). wat betreft alle andere bagage: voor of ten tijde van de aflevering;

b. in geval van niet uiterlijk zichtbare schade aan of verlies van bagage: binnen vijftien dagen na de aanvang van de dag, volgende op de dag van ontscheping of aflevering of die waarop de bagage had moeten worden afgeleverd.

2. Indien de reiziger niet aan zijn in het eerste lid van dit artikel omschreven verplichting voldoet, wordt, behoudens tegenbewijs, vermoed dat hij de bagage onbeschadigd heeft ontvangen.

3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage op het ogenblik van in ontvangstneming gezamenlijk is vastgesteld of geïnspecteerd.

Artikel 512

De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd zich te overtuigen van de aard of gesteldheid van de bagage, indien hij vermoedt dat hij, de aard of gesteldheid van door de reiziger aan boord gebrachte bagage kennende, deze niet aan boord zou hebben toegelaten. De vervoerder is gehouden dit onderzoek te doen geschieden in tegenwoordigheid van de reiziger of, zo dit niet mogelijk is, in tegenwoordigheid van twee personen van wier hulp hij overigens bij de uitvoering van zijn verbintenis geen gebruik maakt.

Artikel 513

Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder daarvoor geheel of gedeeltelijk worden opgeheven.

Artikel 514

Indien personen van wier hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt, op verzoek van de reiziger diensten bewijzen, waartoe de vervoerder niet is verplicht, worden zij aangemerkt als te handelen in opdracht van de reiziger aan wie zij deze diensten bewijzen.

Artikel 515

Behoudens artikel 516 is de vervoerder die zich, anders dan bij wijze van bevrachting, verbond tot vervoer volgens een dienstregeling, niet aansprakelijk voor schade die is veroorzaakt door vertraging, door welke oorzaak dan ook, vóór, tijdens of na het vervoer opgetreden.

Artikel 520

1. *Nietig is ieder vóór het aan de reiziger overkomen incident of vóór het verlies of de beschadiging van bagage gemaakt beding, waarbij de ingevolge deze afdeling op de vervoerder of feitelijke vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast wordt verminderd op andere wijze dan in deze afdeling is voorzien.*
2. *De nietigheid van een beding als bedoeld in het eerste lid leidt niet tot de nietigheid van de vervoerovereenkomst.*

Artikel 521

1. *In geval van verlies of beschadiging van bagage wordt de vordering tot schadevergoeding gewaardeerd naar de omstandigheden.*
2. *In geval van aan de reiziger overkomen letsel en van de dood van de reiziger zijn de artikelen 107 en 108 van Boek 6 niet van toepassing op de vorderingen die de vervoerder als wederpartij van een andere vervoerder tegen deze laatst instelt.*

Artikel 522

De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de reiziger, door welke oorzaak dan ook, niet tijdig ten vervoer aanwezig is.

Artikel 523

De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de documenten met betrekking tot de reiziger, die van haar zijde voor het vervoer vereist zijn, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn.

Artikel 524

1. *Wanneer vóór of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de wederpartij van de vervoerder of de reiziger zich opdoen of naar voren komen, die de vervoerder bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij hem wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor hem grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen en de reiziger uit het schip te verwijderen.*
2. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de wederpartij van de vervoerder of aan de reiziger en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst van de eerst ontvangen kennisgeving.*
3. *Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.*

Artikel 525

1. *Wanneer vóór of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de vervoerder zich opdoen of naar voren komen, die diens wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij van de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*
2. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*
3. *Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.*

Artikel 526

Wanneer de reiziger na verlaten van het schip niet tijdig terugkeert kan de vervoerder de overeenkomst beschouwen als op dat tijdstip te zijn geëindigd.

Artikel 527

1. *De wederpartij van de vervoerder is steeds bevoegd de overeenkomst op te zeggen. Zij is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die deze tengevolge van de opzegging lijdt.*
2. *Zij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer daardoor de reis van het schip zou worden vertraagd.*
3. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*

Artikel 528

1. *Wordt terzake van het vervoer een passagebiljet, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.*
2. *Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken.*
3. *De artikelen 56 tweede lid, 75 eerste lid en 186 eerste lid van Boek 2 zijn niet van toepassing.*

Les articles 509, 510, 512, 514, 515 et 521 ne correspondent pas aux dispositions visées dans la Convention PAL et sont dès lors, en ce qui concerne le transport de passagers par mer, des dispositions réellement propres aux Pays-Bas. Selon l'histoire parlementaire du Livre 8³¹⁸, certaines de ces dispositions s'inspirent de dispositions et principes analogues dans d'autres conventions traitant du transport. Les articles 529 à 529k – qui n'ont pas été repris ci-dessus – règlent l'obligation d'assurance (de droit public) du transporteur de passagers.

6.418. La prescription de l'action en dommages et intérêts est régie au Titre 20 du Livre 8. Les dispositions pertinentes pour le droit maritime s'énoncent comme suit :

Artikel 1750a

1. *Elke rechtsvordering tot schadevergoeding op grond van afdeling 3 van titel 5, die voortvloeit uit dood of letsel van de reiziger, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.*
2. *De verjaringstermijn begint te lopen:*
 - a. *bij letsel, vanaf de datum van ontschepping van de reiziger;*
 - b. *bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de reiziger had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de reiziger na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;*
 - c. *bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.*
3. *Verlenging of stuiting van de verjaring heeft niet tot gevolg dat een rechtsvordering uit hoofde van afdeling 3 van titel 5 kan worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:*
 - a. *een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de reiziger of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder*
 - b. *een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het incident veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkernijze op de hoogte had moeten zijn.*
4. *Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.*

³¹⁸ PG Livre 8 NBW, 552-553.

Artikel 1753

1. Een rechtsvordering jegens een vervoerder terzake van dood of letsel van de reiziger of terzake van hut- of handbagage in de zin van artikel 100, 500, 970 of artikel 1141, dan wel terzake van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig, schip of levend dier vervalt indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.
2. De in het eerste lid genoemde termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het voorval of ongeval.
3. Het eerste lid van dit artikel blijft buiten toepassing indien
 - a. de rechthebbende binnen de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;
 - b. het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;
 - c. van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven of niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kennis is gegeven, het één of het ander door omstandigheden, die niet voor rekening van de rechthebbende komen;
 - d. de vervoerder binnen de in het eerste lid genoemde termijn uit anderen hoofde kennis had van het voorval of ongeval.
4. Voor de toepassing van dit artikel wordt een omstandigheid als bedoeld in de artikelen 106 eerste lid onder b, 505, 975 en 1150 aangemerkt als een aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

Artikel 1754

1. Ten behoeve van een vervoerder van personen, een wederpartij van een zodanige vervoerder of een reiziger, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatie-overeenkomst, als bedoeld in artikel 361, dan wel op een reiziger voor betgeen door hem aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, welke drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:
 - a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan of
 - b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, terzake in rechte is aangesproken of
 - c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit of
 - d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkernijs door partijen overeengekomen verlenging.
2. Het eerste lid kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatie-overeenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatie-overeenkomst is gegrond.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van bevrachting en anders dan bij wijze van een overeenkomst als bedoeld in artikel 1080 derde lid, ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatie-overeenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en diens wederpartij of reiziger.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.419. Durant la première consultation sur la base du Livre vert, seuls quelques points de vue généraux concernant le régime souhaité de transport de passagers ont pu être notés.

La HvB-A n'avait aucune objection contre une adhésion de la Belgique au Protocole PAL de 2002 et une extension du régime PAL au transport national par mer et à la navigation intérieure.

L'ABDM n'a pas donné de réponses par manque de connaissance de la matière, mais certains membres individuels ont indiqué que la Belgique doit adhérer au Protocole PAL de 2002 et n'avaient pas davantage d'objections contre une extension du Régime PAL au transport national par mer et à la navigation intérieure. D'autres membres ont indiqué, en ce qui concerne le Protocole PAL de 2002, qu'il était préférable d'attendre, mais c'était au moment où le Protocole ne comptait quasiment encore pas de parties. En ce qui concerne l'extension du régime PAL à la navigation intérieure, d'autres membres ont à nouveau posé la question de savoir si les limites de responsabilité qui y sont appliquées peuvent bel et bien être supportées et assurées par le secteur.

L'International Group of P&I Clubs a estimé l'adhésion au Protocole PAL de 2002 souhaitable en vue d'une uniformité et d'une sécurité juridique internationales et a indiqué les initiatives européennes en la matière. Il a cependant fait remarquer que la Convention et le Protocole PAL ont été mis sur pied pour l'application à la navigation internationale et non pour la navigation maritime ou intérieure nationale.

L'URAB a estimé que, en ce qui concerne le Protocole PAL de 2002, il était préférable que la Belgique attende, mais cette thèse a également été adoptée à un moment où le Protocole comptait très peu de parties. Une extension du régime PAL au transport national par mer et à la navigation intérieure a été rejetée par l'URAB.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.420. Aujourd'hui, la Convention PAL 2002 s'applique obligatoirement en Belgique et ce, à la fois au transport international avec un facteur de rattachement UE (navire battant pavillon UE, contrat de transport conclu dans un État membre de l'UE, lieu de départ ou de destination situé dans un État membre de l'UE) et au transport maritime national belge avec des navires de passagers de classe A et B.

On peut cependant également imaginer des situations où il s'agit d'un transport international sans les facteurs de rattachement requis avec l'UE. Dans cette hypothèse et dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention PAL 2002, la Convention PAL 1974/1976 s'applique toujours.

En outre, tout du moins provisoirement, le transport maritime national avec navires de passagers de la classe C et D ne relève pas du Règlement 392/2009. Actuellement, les dispositions vieillies de droit interne s'appliquent encore à un tel transport.

Inutile d'argumenter qu'une telle diversité de régimes légaux applicables n'est pas idéale et risque d'entraîner des contestations concernant la question de savoir si une situation déterminée relève d'un régime ou de l'autre.

6.421. C'est la raison pour laquelle, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons décidé de rendre la Convention PAL 2002 applicable à tout le transport international et national de passagers par mer.

En outre, à des fins de clarté du Code belge de la Navigation, il apparaît souhaitable de séparer les dispositions de droit public et de droit privé de la Convention PAL 2002. Comme explicité ailleurs³¹⁹, l'Ébauche de Code belge de la Navigation se compose de deux grandes parties : le « Droit public de la navigation » (Livre 2) et le « Droit privé de la navigation » (Livre 3). Les questions de droit public réglées dans la Convention PAL 2002, par exemple l'obligation

³¹⁹ Voir Livre bleu 1, 240, e.s., n° 1.265 e.s.

d'assurance, relèvent de la première partie, le régime de responsabilité et les règles qui s'y rapportent, par exemple le droit d'action direct, doivent être repris dans la deuxième partie.

6.422. La majorité des dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil, pour autant qu'elles aient trait au transport de personnes, règlent des questions juridiques qui sont réglées également par le régime PAL. Il s'agit, notamment, du régime de la responsabilité du transporteur pour des accidents des suites desquels les voyageurs et leurs bagages sont touchés et de la prescription des actions en justice concernées. L'application de ces dispositions légales au transport de passagers par mer doit dès lors être exclue.

En revanche, les dispositions de droit supplétif du Titre IV de la Loi maritime règlent des matières toutes autres que le régime PAL. Il faudrait considérer le maintien de certaines de ces dispositions dans la mesure où elles sont encore et toujours pertinentes dans le transport maritime actuel. Ainsi le droit de gage en faveur du transporteur maritime a-t-il été conservé dans la nouvelle législation allemande. Les législations néerlandaise et française reprennent également différentes dispositions apparentées du Titre IV de la Loi maritime. Dans la législation néerlandaise, il s'agit du régime de la responsabilité du passager pour ses bagages et de la dénonciation du contrat par le transporteur ou le passager. Dans la législation française, il s'agit de l'interdiction pour le passager de céder ses droits, de l'obligation d'obéir aux ordres du capitaine, du droit de gage en faveur du transporteur, de la redevance du prix du passage lorsque le passager ne se présente pas à temps pour le départ, de la dénonciation du contrat par le transporteur ou le passager et de la non-exécution du transport en cas de force majeure. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il semble utile de conserver les articles 167, 169, 170 et 172 des dispositions de la Loi maritime belge. La matière réglée à l'article 168 (obéissance au capitaine) relève du droit public. Les articles 171, 174 et 175 couvrent plus ou moins le même terrain que le Règlement 1177/2010 concernant les droits des passagers en matière d'annulation et de retard. Les matières réglées à l'article 165 (incessibilité des droits du passager), à l'article 166 (nourriture à bord) de même qu'aux articles 173 et 176 à 178 (fait que le prix du passage soit dû dans nombre de situations particulières qui, normalement, font l'objet de clauses contractuelles³²⁰) semblent parfaitement pouvoir être laissées à la liberté contractuelle et ne doivent plus faire l'objet d'un régime légal.

6.423. En ce qui concerne d'importants aspects DIP, la marge de manœuvre du législateur belge est limitée. Dans la mesure où la juridiction compétente en matière de litiges concernant des contrats de transport est régie par le Règlement PAL et le droit de l'UE, le législateur ne peut pas intervenir.

E) CONCLUSION

6.424. Il est préférable de reprendre la Convention PAL 2002 dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation et de la rendre applicable à tout le transport international et national de passagers par mer.

L'application des dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil au transport de passagers par mer doit être exclue étant donné qu'elles règlent des questions juridiques qui le sont également par le régime PAL. Certaines des dispositions de droit supplétif du Titre IV de la Loi maritime peuvent, par

³²⁰ Voir également Delwaide, L., « De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht », dans LA Huybrechts, (235), 236, numéro 3.

contre, être reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation pour autant que, dans le transport par mer actuel, elles soient encore pertinentes et règlent les droits et obligations de base des parties.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. SOUS-SECTION 1. CONVENTION D'ATHÈNES

B.1.1. ARTICLE 6.119. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.425.

Section 3 – Transport de passagers

Sous-section 1 – Convention d'Athènes

Article 6.119. Définitions

Dans la présente Sous-Section, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou un transporteur substitué ;
b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ; et
c) « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » désigne le transporteur substitué ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport ;
2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ;
- 3° « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air ;
- 4° « passager » signifie toute personne transportée sur un navire :
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention ;
- 5° « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
 - b) des animaux vivants ;
6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application de la définition

sous le point 8° et de l'article 6.129, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci ;

7° « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail ;

8° «transport» concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager ;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire ;

9°«transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État ;

10°« Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale ;

11° « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation ;

12° « État contractant » désigne un État qui est partie au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1^{er} novembre 2002;

13° « Convention d'Athènes » désigne la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, telle que modifiée par le Protocole, fait à Londres le 1^{er} novembre 2002.

B) COMMENTAIRE

6.426. L'article proposé reprend quasiment intégralement l'article 1 de la Convention PAL 2002. Dans le texte de loi, en vue de la cohérence par rapport à l'indication des convention relatives au transport de marchandises par mer et par les eaux fluviales, il est fait référence à la « Convention d'Athènes ».

B.1.2. ARTICLE 6.120. ANNEXE

A) TEXTE DE LOI

6.427.

Article 6.120. Annexe

L'annexe de la Convention d'Athènes fait partie intégrante de la présente Sous-Section.

B) COMMENTAIRE

6.428. L'article proposé reprend l'article *1bis* de la Convention PAL 2002. L'annexe à laquelle il est fait référence est le Certificat d'assurance ou une autre garantie financière relatif/relative à la responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager.

B.1.3. ARTICLE 6.121. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

6.429.

Article 6.121. Interprétation

La présente Sous-Section sera interprétée en conformité avec la Convention d'Athènes.

B) COMMENTAIRE

6.430. La disposition proposée est en ligne avec d'autres dispositions comparables au travers de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

B.1.4. ARTICLE 6.122. CHAMP D'APPLICATION

A) TEXTE DE LOI

6.431.

Article 6.122. Champ d'application

§ 1. La présente Sous-Section s'applique à tout transport international lorsque :

1° le navire bat le pavillon d'un État partie à la Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou

2° le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la Convention, ou

3° selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la Convention.

§ 2. Nonobstant les dispositions du § 1, la présente Sous-Section ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute convention internationale autre que la Convention d'Athènes sur le

transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

B) COMMENTAIRE

6.432. L'article proposé reprend l'article 2 de la Convention PAL 2002.

B.1.5. ARTICLE 6.123. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.433.

Article 6.123. Responsabilité du transporteur

§ 1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

§ 3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

§ 4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 5. Aux fins du présent article :

1° « événement maritime » désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire ;

2° « faute ou négligence du transporteur » comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions ;

3° « défaut du navire » désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la

propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage ; et

4° le “préjudice” exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

§ 6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

§ 7. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6.127 de la présente Sous-Section. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 6.128 ou de l'article 6.129 de la présente Sous-Section.

§ 8. La présomption de faute ou de négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

B) COMMENTAIRE

6.434. L'article proposé reprend l'article 3 de la Convention PAL 2002.

B.1.6. ARTICLE 6.124. TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

A) TEXTE DE LOI

6.435.

Article 6.124. Transporteur substitué

§ 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Sous-Section, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente Sous-Section et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

§ 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Sous-Section ou renonce à des droits conférés par la présente Sous-Section a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

§ 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

B) COMMENTAIRE

6.436. L'article proposé reprend l'article 4 de la Convention PAL 2002.

B.1.7. ARTICLE 6.125. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR

A) TEXTE DE LOI

6.437.

Article 6.125. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation couverte par une assurance obligatoire ou autre garantie financière contractée par le transporteur peut être formée directement contre l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant minimum de l'assurance obligatoire ou d'une autre garantie financière constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer conformément à la présente Sous-Section (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

B) COMMENTAIRE

6.438. L'article proposé reprend quasiment littéralement l'article 4*bis*.10 de la Convention PAL 2002. Les autres paragraphes de l'article 4*bis* concernent des matières de droit public et n'ont pas été repris ici.

B.1.8. ARTICLE 6.126. BIENS DE VALEUR

A) TEXTE DE LOI

6.439.

Article 6.126. Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autre biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas

responsable a concurrence de la limite fixée à l'article 6. 129, § 3, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 6. 131, § 1^{er}.

B) COMMENTAIRE

6.440. L'article proposé reprend l'article 5 de la Convention PAL 2002.

B.1.9. ARTICLE 6.127. FAUTE DU PASSAGER

A) TEXTE DE LOI

6.441.

Article 6.127. Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

B) COMMENTAIRE

6.442. L'article proposé reprend quasiment littéralement l'article 6 de la Convention PAL 2002.

B.1.10. ARTICLE 6.128. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT OU DE LÉSIONS CORPORELLES

A) TEXTE DE LOI

6.443.

Article 6.128. Limite de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles

La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 6.123 est limitée, dans tous les cas, à 400.000 unités de compte par passager, par événement séparé. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

B) COMMENTAIRE

6.444. L'article proposé reprend l'article 7.1 de la Convention PAL 2002.

B.1.11. ARTICLE 6.129. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE OU DE DOMMAGES SURVENUS AUX BAGAGES ET AUX VÉHICULES

A) TEXTE DE LOI

6.445.

Article 6.129. Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules

§ 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2. 250 unités de compte par passager et par transport.

§ 2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12.700 unités de compte par véhicule et par transport.

§ 3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3.375 unités de compte par passager et par transport.

§ 4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

B) COMMENTAIRE

6.446. L'article proposé reprend l'article 8 de la Convention PAL 2002.

B.1.12 ARTICLE 6.130. UNITÉ DE COMPTE ET CONVERSION

A) TEXTE DE LOI

6.447.

Article 6.130. Unité de compte et conversion

L'unité de compte mentionnée dans la présente Sous-Section est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6.123, § 1^{er}, à l'article 6.128, § 1^{er}, et à l'article 6.129 sont convertis en euros sur la base de la valeur de l'euro par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date choisie d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

B) COMMENTAIRE

6.448. L'article proposé reprend l'article 9.1 de la Convention PAL 2002.

B.1.13. ARTICLE 6.131. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX LIMITES DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.449.

Article 6.131. Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

§ 1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 6.128 et 6.129.

§ 2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 6.128 et 6.129.

B) COMMENTAIRE

6.450. L'article proposé reprend l'article 10 de la Convention PAL 2002.

B.1.14. ARTICLE 6.132. EXONÉRATIONS ET LIMITES QUE PEUVENT INVOQUER LES PRÉPOSÉS DU TRANSPORTEUR.

A) TEXTE DE LOI

6.451.

Article 6.132. Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur.

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Sous-Section, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Sous-Section.

B) COMMENTAIRE

6.452. L'article proposé reprend l'article 11 de la Convention PAL 2002.

B.1.15 ARTICLE 6.133. CUMUL D' ACTIONS EN RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.453.

Article 6.133. Cumul d'actions en responsabilité

§ 1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 6.128 et 6.129 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

§ 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Sous-Section, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

§ 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'art. 6.132 de la présente Sous-Section, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 6.128 et 6.129, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

B) COMMENTAIRE

6.454. L'article proposé reprend l'article 12 de la Convention PAL 2002.

B.1.16 ARTICLE 6.134. DÉCHÉANCE DE DROIT D'INVOQUER LES LIMITES DE RESPONSABILITÉ.

A) TEXTE DE LOI

6.455.

Article 6.134. Déchéance de droit d'invoquer les limites de responsabilité.

§ 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 6.128, 6.129 et 6.131, § 1^{er}, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

§ 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

B) COMMENTAIRE

6.456. L'article proposé reprend l'article 13 de la Convention PAL 2002.

B.1.17. ARTICLE 6.135. FONDEMENT DES ACTIONS

A) TEXTE DE LOI

6.457.

Article 6.135. Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transport substitué, autrement que sur la base de la présente Sous-Section.

B) COMMENTAIRE

6.458. L'article proposé reprend l'article 14 de la Convention PAL 2002.

B.1.18. ARTICLE 6.136. NOTIFICATION DE LA PERTE OU DES DOMMAGES SURVENUS AUX BAGAGES

A) TEXTE DE LOI

6.459.

Article 6.136. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

§ 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

1° dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

a) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement ;

b) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison ;

2° dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

§ 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

§ 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

B) COMMENTAIRE

6.460. L'article proposé reprend l'article 15 de la Convention PAL 2002.

A) TEXTE DE LOI

6.461.

Article 6.137. Délai de prescription pour les actions en responsabilité

§ 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

§ 2. Le délai de prescription court :

1° dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager ;

2° dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement ;

3° dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

§ 3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Sous-Section ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après :

1° un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération ; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt ;

2° un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

§ 4. Nonobstant les dispositions des §§ 1^{er}, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

B) COMMENTAIRE

6.462. L'article proposé reprend l'article 16 de la Convention PAL 2002.

A) TEXTE DE LOI

6.463.

Article 6.138. Jurisdiction compétente

§ 1. Sous réserve d'autres motifs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître d'une action intentée en vertu des articles 6.123 et 6.124 si :

1° la résidence habituelle ou le lieu du principal établissement du défendeur se situe en Belgique ;

2° le lieu de départ ou le lieu de destination stipulé dans le contrat de transport se situe en Belgique ;

3° le domicile ou la résidence habituelle du demandeur se situe en Belgique, si le défendeur a un siège de son activité en Belgique et est soumis à la juridiction belge ; ou

4° le contrat de transport a été conclu en Belgique, si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction belge.

§ 2. Une action intentée en vertu de l'article [...] doit être introduite devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au § 1^{er}.

§ 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

B) COMMENTAIRE

6.464. L'article proposé reprend l'article 17 de la Convention PAL 2002. L'article 17.1 de la Convention PAL 2002 n'a pas été repris littéralement, mais a été transposé dans le § 1^{er} proposé étant donné que le législateur belge doit uniquement régler dans quels cas les juges belges sont compétents.

En principe, l'article proposé peut uniquement trouver application dans la mesure où la juridiction compétente concernant les litiges concernés n'est pas régie par le Droit de l'UE. Néanmoins, il convient de remarquer à cet effet que, en vertu du droit de l'UE également, l'article 17 de la Convention PAL 2002 s'applique, par priorité au Règlement de Bruxelles I. Dans la considération 4 de la Décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages de 1974, en ce qui concerne les articles 10 et 11 (2012/23/UE), on peut en effet lire :

À l'adhésion de l'Union au Protocole d'Athènes, les règles relatives à la compétence juridictionnelle énoncées à l'article 10 dudit protocole devraient prévaloir sur les règles applicables de l'Union.

B.1.21. ARTICLE 6.139. NULLITÉ DE CLAUSES CONTRACTUELLES

A) TEXTE DE LOI

6.465.

Article 6.139. Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Sous-Section de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Sous-Section, sauf celle prévue à l'article 6.128, § 4, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix du tribunal où l'action est intentée, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Sous-Section.

B) COMMENTAIRE

6.466. L'article proposé reprend quasiment littéralement l'article 18 de la Convention PAL 2002. Une légère modification de formulation s'est avérée nécessaire du fait de l'adaptation du texte de l'article précédent.

B.1.22. ARTICLE 6.140. AUTRES CONVENTIONS SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.467.

Article 6.140. Autres conventions sur la limitation de responsabilité

La présente Sous-Section ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

B) COMMENTAIRE

6.468. L'article proposé reprend l'article 19 de la Convention PAL 2002.

B.1.23. ARTICLE 6.141. DOMMAGE NUCLÉAIRE

A) TEXTE DE LOI

6.469.

Article 6.141. Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Sous-Section :

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur ; ou

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

B) COMMENTAIRE

6.470. L'article proposé reprend l'article 20 de la Convention PAL 2002.

B.1.24. ARTICLE 6.142. TRANSPORTS COMMERCIAUX EFFECTUÉS PAR DES PERSONNES MORALES DE DROIT PUBLIC

A) TEXTE DE LOI

6.471.

Article 6.142. Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public

La présente Sous-Section s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article 6.119.

B) COMMENTAIRE

6.472. L'article proposé reprend l'article 21 de la Convention PAL 2002.

B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

B.2.1. ARTICLE 6.143. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.473.

Sous-section 2 – Dispositions additionnelles

Article 6.143. Définitions

Pour l'application de la présente Sous-Section, il convient d'entendre par :

1° « Contrat de transport par mer de passagers » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer, contre rémunération, d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ;

2° « Directives OMI » : Directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour l'exécution de la Convention d'Athènes (Circulaire OMI n° 2758 du 20 novembre 2006).

B) COMMENTAIRE

6.474. La définition reprise au point 1° du contrat de transport assure que le champ d'application du régime impératif est étendu à des contrats de transport autres que ceux qui relèvent de la Convention PAL 2002. L'élément rémunération est essentiel car un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement peut difficilement être soumis à un régime impératif de responsabilité.

B.2.2. ARTICLE 6.144. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.475.

Article 6.144. Application matérielle

La présente Section s'applique aux contrats de transport par mer de passagers.

B) COMMENTAIRE

6.476. L'article proposé débouche sur une large application de toute la Section. Le champ d'application du régime PAL s'en trouve ainsi étendu.

Les dispositions nationales conservent leur importance pour les cas où le Règlement 392/2009 ne s'applique pas, à savoir pour le transport par mer de passagers avec des navires de passagers de classes C et D.

B.2.2. ARTICLE 6.145. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.477.

Article 6.145. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce relatives au contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport de passagers par mer.

B) COMMENTAIRE

6.478. Comme le Chapitre présenté ici forme un tout équilibré, en vue de la sécurité juridique et en ligne avec l'objectif général de définir clairement la relation du Code belge de la Navigation par rapport à un autre régime³²¹, l'application des règles générales en matière de transport du Code de Commerce et du Code civil est expressément exclue.

B.2.4. ARTICLE 6.146. DIRECTIVES OMI

A) TEXTE DE LOI

6.479.

Article 6.146. Directives OMI

Sans préjudice des articles 6.131 et 6.134, la responsabilité du chef des articles 6.123, §§ 1^{er} et 2, 6.124 et 6.125 des suites d'un des risques visés au point 2.2 des Directives OMI se limite au plus petit des montants ci-dessous :

- 250 000 unités de compte par passager, pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire, pour un même événement.

Les limites de responsabilité visées aux articles 6.132 et 6.133 sont réduites en conséquence.

B) COMMENTAIRE

6.480. L'article proposé vise à la transposition en droit national des Directives de l'Organisation maritime internationale pour l'exécution de la Convention d'Athènes. Il introduit une limitation particulière de responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles des suites de « risques de guerre ».

Les dispositions des Directives de l'OMI ayant trait aux aspects de droit public de l'assurance obligatoire et de leur certification sont transposées dans la partie de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

³²¹ Voir plus particulièrement Livre bleu 1, 145-146, n° 1.168.

B.2.5. ARTICLE 6.147. POSITION JURIDIQUE DU PASSAGER À L'ÉGARD DE SES EFFETS

A) TEXTE DE LOI

6.481.

Article 6.147. Position juridique du passager à l'égard de ses effets

Sans préjudice des dispositions particulières concernant le transport de bagages, le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

B) COMMENTAIRE

6.482. L'article proposé reprend l'article 167 de la Loi maritime. De cette disposition, on déduit classiquement que le passager a droit à la remise d'un récépissé et que, en ce qui concerne ses bagages, le passager a les mêmes droits, mais également les mêmes obligations, qu'un chargeur concernant les effets qu'il propose pour transport³²². La réserve au début de l'article proposé a été ajoutée parce que différentes dispositions de droit impératif prévoient des régimes spéciaux dont cette disposition n'entend pas s'écarter. Il s'agit essentiellement du régime de responsabilité basé sur la Convention PAL. En outre, la formulation a été quelque peu adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

B.2.6. ARTICLE 6.148. DROIT DE GAGE

A) TEXTE DE LOI

6.483.

Article 6.148. Droit de gage

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

B) COMMENTAIRE

6.484. L'article proposé reprend l'article 169 de la Loi maritime actuelle. La formulation a été quelque peu adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Le droit de gage en faveur du transporteur est également accordé dans les législations allemande, française et néerlandaise.

³²² Smeesters-Winkelmolen II, 597, n° 877 et 606-607, n° 881.

B.2.7. ARTICLE 6.149. EFFETS DE PASSAGERS DÉCÉDÉS

A) TEXTE DE LOI

6.485.

Article 6.149. Effets de passagers décédés

Le capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

B) COMMENTAIRE

6.486. L'article proposé reprend l'article 170 de la Loi maritime actuelle. La formulation a été quelque peu adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Cette obligation du capitaine avait déjà été reprise dans le Consulat de la Mer³²³, et elle semble encore et toujours pertinente.

B.2.8. ARTICLE 6.150. RETARD DU PASSAGER

A) TEXTE DE LOI

6.487

Article 6.150. Retard du passager

Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

B) COMMENTAIRE

6.488. L'article proposé reprend l'article 172 de la Loi maritime actuelle. La formulation a été quelque peu modernisée et adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

³²³ Smeesters-Winkelmolen II, 607-608, n° 881.

5. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.489. Le transport de marchandises par les voies d'eau intérieures est réglé par la Loi sur l'affrètement fluvial du 5 mai 1936 (Loi sur l'affrètement fluvial). Les dispositions de cette loi s'énoncent comme suit :

Article 1

Toute convention ayant pour objet l'utilisation d'un bateau d'intérieur en vue du transport ou du séjour de marchandises est, sauf stipulation contraire, régie par les dispositions de la présente loi.

Article 2

Le contrat d'affrètement d'un bateau d'intérieur se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce.

Article 3

Pour l'application de la présente loi, on entend par affréteur celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement; par chargeur, celui qui charge le bateau au port d'embarquement; par destinataire, celui auquel la marchandise doit être délivrée à destination; par batelier, le patron propriétaire du bateau ou le contremaître préposé du propriétaire.

Article 4.

Le prix du loyer d'un bateau d'intérieur est appelé fret. Il est réglé par les conventions des parties.

Aux fins de transport, le bateau peut être affrété pour sa totalité ou pour charger une quantité déterminée de marchandises, pour un voyage ou pour un temps limité.

Le bateau peut également être affrété pour séjourner ou pour servir de magasin flottant.

Article 5

L'affréteur a droit à une commission qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 p.c. du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 10 p.c. du fret.

La commission est due par le batelier. Elle est exigible dès le moment où les connaissements sont soumis à la signature du batelier, conformément à l'article 14.

Le paiement de la commission effectué à ce moment constitue un règlement définitif et les parties ne sont pas recevables à en demander la révision, quel que soit le montant du fret effectivement payé au batelier à la fin du voyage.

Toutefois, l'affréteur qui aura exigé une commission excédant 10 p.c. du fret sera déchu de tout droit à la commission et devra éventuellement restituer les sommes reçues.

Article 6

Quel que soit le mode d'affrètement, le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre, à moins que le chargeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques inhérents à cet emplacement.

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, le chargeur ou le destinataire qui ordonne au batelier d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

Article 7

Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le batelier doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par le chargeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs du chargeur ou du destinataire.

Si le contrat stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs navires, le batelier doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge du chargeur ou du destinataire.

Article 8

Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du batelier, par les soins et aux frais du chargeur et du destinataire.

Le batelier est tenu de faciliter ces opérations par tous les moyens et son pouvoir, mais n'a pas l'obligation de fournir l'usage gratuit des treuils et poulies du bord.

Article 9

À la fin du chargement, il est dressé une reconnaissance de la totalité des quantités chargées. Cette reconnaissance se nomme connaissance.

Le connaissance est préparé par les soins du chargeur et signé par le batelier; il indique le nom et le domicile du chargeur, le nom et le domicile du destinataire, le nom du batelier, le nom du bateau, le lieu du départ et celui de la destination, le montant du fret à payer par le destinataire, la nature et la quantité des objets à transporter, les marques et numéros des colis.

Le connaissance doit être daté. Le connaissance peut être à ordre, au porteur, ou à personne dénommée. Il est dressé en plusieurs originaux signés par le batelier et exprime le nombre d'exemplaires délivrés.. Une copie en est remise au batelier.

Il fait foi de ses mentions entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs.

À la fin du déchargement, le batelier peut exiger que le destinataire lui donne décharge des quantités déchargées.

Le chargeur peut, en outre, au cours du chargement et au fur et à mesure de l'embarquement, exiger du batelier et le batelier peut, au déchargement et au fur et à mesure du débarquement, exiger du destinataire des reçus provisoires dénommés récépissés.

Article 10

Si le chargement ou le déchargement sont faits par une seule équipe ou par des équipes travaillant successivement, le batelier doit vérifier le nombre de colis chargés ou déchargés. À défaut, par lui, de procéder à ce contrôle, le chargeur et le destinataire ont le droit de mentionner, le premier dans les récépissés et le connaissance, le second dans les récépissés et la décharge, les quantités constatées par leurs délégués respectifs.

Si le chargement se fait par plusieurs équipes travaillant simultanément, le batelier n'est pas tenu de délivrer des récépissés et il a le droit d'exiger dans le connaissance l'insertion de la clause : nombre inconnu.

Si après le déchargement le bateau doit être jauge à vide, cette opération doit se faire le jour du déchargement.

À défaut de ce faire, l'article 18 est appliqué à partir du lendemain.

Article 11

Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas dans le port de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les constatations sont faites par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs désignés par les parties.

Des notes de poids, de jaugeage ou de mesurage sont dressées au fur et à mesure du chargement et remises à chacune des parties.

Article 12

Les constatations faites dans les conditions indiquées à l'article précédent servent de base à l'établissement du connaissement et de la décharge.

Si les parties ne sont pas d'accord sur le poids embarqué, il est fait mention de leur désaccord dans le connaissement. Dans ce cas, le bateau doit rester à la disposition et sous le contrôle du chargeur pendant une durée qui ne peut excéder vingt-quatre heures. Les parties peuvent se mettre d'accord pour désigner un convoyeur qui accompagnera le bateau jusqu'à son lieu de destination. Le chargeur, de même que le batelier, peut aussi faire procéder au plombage du bateau et à la prise contradictoire d'échelles du bateau en tenant compte de l'eau se trouvant dans les caisses de pompes. Les frais en résultant seront supportés par la partie succombante.

Dans ces cas, le fret est payable d'après la prise d'échelles effectuée à destination.

Si les plombs sont trouvés intacts et si les constatations de prises d'échelles à destination correspondent, en tenant compte de la différence de densité de l'eau, aux constatations faites au départ, le batelier ne peut pas être rendu responsable du manquant apparent pouvant résulter de la différence entre les quantités trouvées au départ et à l'arrivée par les peseurs, jaugeurs ou mesureurs.

S'il n'a pas été procédé au plombage et à la prise d'échelles, le batelier peut insérer dans le connaissement la clause : poids inconnu, et le fret est payé d'après le poids mentionné au connaissement par le chargeur.

Les mêmes règles sont applicables dans le cas où le bateau est chargé au moyen d'élévateurs.

Sauf dispositions contraires dans le contrat d'affrètement, le batelier n'est pas tenu de reconnaître comme exactes les indications de poids résultant exclusivement de bascules automatiques.

Article 13

Les tolérances en matière de freinte de route font, s'il y a lieu, l'objet de stipulations particulières dans le contrat d'affrètement.

Elles tiennent compte de la nature de la marchandise, du mode de chargement, des circonstances du voyage et des usages du lieu de chargement.

À défaut de stipulations dans le contrat d'affrètement, la freinte de route est déterminée d'après les usages du lieu de déchargement.

Le batelier est, dans les limites prévues à l'article 32, responsable du manquant, et la valeur de celui-ci peut être déduite du fret, au prix facturé par le chargeur au destinataire, sous déduction de la freinte éventuelle.

Article 14

Le connaissement doit être soumis à la signature du batelier au plus tard vingt-quatre heures après la fin du chargement, dimanches et jours fériés légaux non compris. Si le connaissement n'est pas soumis à sa signature dans ce délai, le batelier peut réclamer des surestaries à partir du jour où il proteste par une mise en demeure en raison de ce retard, mais il ne peut entreprendre le voyage avant d'avoir signé le connaissement..

Si le bateau est déjà en surestaries, les surestaries sont dues jusqu'à ce que le connaissement soit soumis à la signature du batelier.

Si le batelier reste en défaut, soit de signer le connaissement, soit de payer le montant de la commission d'affrètement prévue à l'article 5, dans le délai de vingt-quatre heures à compter de la présentation du connaissement à sa signature, il doit une indemnité équivalente au taux des surestaries pour chaque jour de retard, à partir du jour où une mise en demeure lui aura été adressée à cet effet

Article 15

Le batelier peut, au moment de la signature du connaissement, exiger le paiement anticipatif du tiers du fret.

Le batelier doit signer le connaissement quel que soit le fret y inséré, sauf à réclamer anticipativement ou à bonifier à l'affréteur, sous forme d'avance, la différence entre le fret contractuel et le fret mentionné au connaissement, sans commission ni intérêt.

Sauf le cas où il a été stipulé que les délais de staries étaient réversibles, le batelier peut aussi exiger, au moment de la signature du connaissement, le paiement des surestaries encourues au port de charge. Si les montants sont contestés, le batelier peut exiger soit le dépôt d'une garantie, soit l'insertion d'une mention spéciale dans le connaissement

Article 16

Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.

Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.

Article 17

Le délai alloué au chargeur ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme : délai de staries.

Il est stipulé par les parties dans le contrat d'affrètement. À défaut de stipulation, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau.

Le délai de staries est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.

Article 18

Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé à l'article précédent, il est dû au batelier une indemnité dénommée surestaries.

Le taux des surestaries est fixé dans le contrat d'affrètement.

À défaut d'indication dans ce contrat, les surestaries sont calculées sur la base du barème établi par arrêté royal. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, le taux des surestaries est calculé en prenant pour base la portée en lourd du bateau au plus grand enfoncement admis par l'article 1er du règlement général de police et de navigation, telle qu'elle résulte du procès-verbal de jaugeage.

Article 19

Le délai de staries commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné :

a) dans le contrat d'affrètement pour le chargement;

b) dans le connaissement pour le déchargement.

Toutefois, si le chargement ou le déchargement a commencé le jour de l'arrivée, le délai de staries commence à courir le jour même.

Si le délai de staries est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacée par partie d'une journée.

Article 20

L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat d'affrètement pour le chargement, ou dans le connaissement pour le déchargement, est constatée à la diligence du batelier par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation : à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le batelier lui notifie par avis écrit ou par voie télégraphique la date d'arrivée du bateau à destination.

Article 21

Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de staries.

Article 22

Les surestaries sont dues de plein droit à l'expiration des jours de staries sans qu'aucune notification soit nécessaire.

Article 23

Les surestaries courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de starie, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.

Article 24

S'il y a plusieurs chargeurs ou destinataires, le délai de starie se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.

Le batelier détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement et en donne avis écrit au moment où, en exécution de l'article 20, il fait constater son arrivée.

Le délai de starie pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie à l'article 19 et, pour chacun des autres chargeurs et destinataires, au moment où expire le délai imparti à celui qui le précède, ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où le chargeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

Les chargeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit doivent de ce chef des surestaries sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.

Article 25

Les surestaries encourues au port de charge sont dues par celui pour compte de qui le bateau est affrété; celles qui sont encourues au port de destination sont dues par celui qui présente le connaissance pour prendre réception de la cargaison.

Article 26

À l'expiration d'un délai de surestaries dont la durée est équivalente à celle du délai de starie, sans pouvoir excéder quinze jours, le batelier peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger les contre-staries. Les contre-staries ne sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le batelier adresse une mise en demeure à cet effet. L'indemnité des contre-staries est équivalente à l'indemnité des surestaries, majorée de cinquante pour cent.

À l'expiration du quinzième jour de contre-staries, le batelier peut, au port de charge, rompre le contrat sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger d'office la cargaison aux frais, risques et périls de la marchandise. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 27, s'il est au port de charge ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que les surestaries et contre-staries encourues, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures prévues à l'article 58 de la présente loi.

Si le délai de starie est formulé en parties de journée, les délais mentionnés, le délai de quinze jours compris, sont appliqués en proportion et la notion susmentionnée jour est remplacé par partie d'une journée.

Article 27

Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat d'affrètement, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le connaissance d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat. Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel sur l'excédent.

Si le contrat d'affrètement contient la clause "environ", le chargeur peut charger 2 1/2 p.c. en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette.

Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minima que le chargeur est tenu de charger.

Article 28

La responsabilité du batelier cesse à partir du moment où le déchargement a pris fin.

Le batelier peut, dès l'expiration du délai de starie au déchargement, exiger le paiement du fret. Il doit réclamer du destinataire qui prend réception de la cargaison, l'exécution de toutes obligations résultant du

connaissance. En cas d'insolvabilité du destinataire ou dans le cas où le destinataire refuse de décharger le bateau ou d'exécuter ses obligations, le batelier conserve son recours contre celui qui a affrété le bateau.

Article 29

Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à courant libre, le batelier ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination. Dans ce cas, le fret ne sera dû que sur les quantités embarquées, pour autant que le bateau soit chargé pendant la starie, sinon le batelier est en droit de réclamer le fret intégral sur la quantité stipulée.

Dans le cas où le bateau est affrété par tonne et par jour, le chargeur, ayant le droit de stipuler la quantité à charger, est tenu de supporter tous les frais d'un allègement éventuel.

Article 30

Le batelier répond des pertes et avaries à la marchandise, s'il ne prouve pas que la perte ou l'avarie est due à un fait qui ne peut lui être imputé.

Article 31

Le batelier n'est pas responsable des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité du bateau s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour mettre le bateau en état de navigabilité et ses cales en bon état.

Article 32

Le batelier n'est pas responsable du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation, même si cet accident est dû à une fausse manœuvre dans la conduite du bateau, mais il doit, pour bénéficier de cette exonération, produire une preuve dont il ressort que le bateau répond aux conditions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, fixées par le Roi, et établir qu'au moment de l'accident il était à bord et que le bateau disposait d'un équipage conformément aux règles prescrites par le Roi.

Le batelier ne répond ni du pillage ou du vol commis à main armée, ni des pertes et dégâts occasionnés par des animaux rongeurs ou par la vermine, ni des pertes et dégâts provenant d'une insuffisance d'emballage ou du vice propre de la marchandise.

Article 33

Dans tout contrat ou connaissance relatifs à un voyage s'effectuant tout entier à l'intérieur du Royaume, il est interdit de stipuler que le batelier sera exonéré de sa responsabilité pour perte ou avarie provenant de négligence, faute ou manquement dans les soins à donner à la cargaison. Toute clause supprimant ou atténuant cette responsabilité, sous quelque forme que ce soit, est nulle et sans effet.

La clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou stipulant que le batelier ne répond pas des risques pouvant être assurés ou toute autre clause semblable sont nulles et sans effet.

Article 34

Il n'est pas interdit au batelier de stipuler l'exonération de sa responsabilité pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, soit avant le chargement, soit après le déchargement.

Article 35

L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du batelier la reconnaissance du manquant

Article 36

Celui qui a affrété un bateau et qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre les surestaries et contre-staries éventuelles encourues.

Si le chargement a commencé et si le chargeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées à la convention.

Le chargeur peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.

Article 37

Le chargeur a l'option de résilier l'affrètement si le batelier ne se trouve pas au temps convenu à l'endroit désigné pour le chargement. Le chargeur doit faire constater par un procès-verbal dressé par un huissier ou signé, soit par un agent du port ou des ponts et chaussées, soit par deux témoins, que le bateau affrété ne se trouve pas au lieu de chargement.

Le batelier doit rembourser le dommage causé au chargeur par la différence de fret, les frais et débours, à moins qu'il ne prouve un événement de force majeure.

Article 38

Celui qui a affrété un bateau peut résilier le contrat sans indemnité, si l'assureur du chargement refuse le bateau, à condition que ce refus soit justifié par le mauvais état du bateau et que le batelier ait été avisé par écrit de cette décision dans les deux jours de la date de l'affrètement.

Article 39

Lorsque le contrat d'affrètement indique le nom du navire amenant la marchandise à charger dans le bateau, l'affrètement peut être résilié par le chargeur si le navire n'arrive pas avant l'expiration du temps de starie, ou s'il est constaté avant l'expiration de ce délai que la marchandise est avariée et ne peut être embarquée. Avis écrit doit en être adressé au batelier avant l'expiration du délai de starie.

Le batelier a droit dans ces cas à une indemnité égale au tiers du fret.

Article 40

Si le bateau est arrêté au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement, par le fait de l'affréteur, du chargeur ou du destinataire, les frais de retard sont dus par celui qui l'a provoqué.

Article 41

Le batelier est tenu de dommages-intérêts si par son fait le bateau a été arrêté ou retardé au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement.

Article 42

S'il existe une force majeure qui n'empêche que temporairement le départ du bateau, le contrat subsiste, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts en raison du retard.

Article 43

Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

Article 44

Lorsque le bateau est affrété comme magasin flottant, le batelier a l'obligation de mettre à la disposition de son cocontractant un bateau en bon état d'entretien. Le chargeur a le droit, avant le chargement, de résilier le contrat, sans avoir à payer aucune indemnité, si le bateau n'est pas en bon état; la preuve de l'état défectueux du bateau incombe au chargeur. Le chargeur qui a accepté un bateau en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le batelier responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

Article 45

Le contrat d'affrètement en séjour peut stipuler que le batelier aura l'obligation de signer un connaissance. En ce cas, les obligations du batelier sont régies par les articles 9 à 13 de la présente loi.

Article 46

Si aucun connaissance n'est signé, le batelier n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde. Le chargeur peut toutefois faire plomber le bateau.

Article 47

Le batelier dont le bateau est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissance, d'aucune avarie à la marchandise, à moins qu'elle ne soit due au dol ou à la faute lourde du batelier ou à une faute commise dans l'entretien du bateau depuis la fin du chargement.

Article 48

Le séjour commence à courir le lendemain de la date de l'affrètement, alors même que le bateau se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir dès ce jour.

Tous les frais de remorquage et de déhalage doivent être remboursés au batelier. Si le batelier procède lui-même au déhalage de son bateau, il peut réclamer une indemnité équivalente à la rémunération qui serait réclamée par les remorqueurs. Lorsque les instructions de déhalage sont remises au batelier après 16 heures, sous le régime de l'heure d'hiver, et après 17 heures, sous le régime de l'heure d'été, le batelier n'a pas l'obligation de se trouver à son nouvel emplacement le lendemain à la première heure. Lorsque le chargement, le déchargement ou le déhalage s'effectuent en dehors des heures de la douane, il est alloué au batelier une indemnité.

Article 49

Si la convention ne détermine pas la durée du séjour, celui-ci prend fin dès que la cargaison embarquée est entièrement déchargée.

Si un délai a été fixé, le chargeur peut, pendant toute la durée de ce délai, décharger et recharger le bateau.

Si la convention se borne à garantir au batelier une durée minima, le chargeur peut, à l'expiration de ce délai, exiger la continuation de l'affrètement, à moins qu'il n'ait déjà, au cours du délai, procédé au déchargement complet du bateau.

Article 50

L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

Le batelier peut, soit à l'expiration du délai convenu, soit s'il n'a pas été fixé de délai, à l'expiration du cinquantième jour, exiger que son bateau soit déchargé. A cet effet, il doit adresser à son cocontractant une mise en demeure. Le bateau doit être déchargé dans un délai maximum de dix jours (dimanches et jours fériés légaux non compris) prenant cours le lendemain de la mise en demeure et au plus tôt le cinquante et unième jour du séjour. A partir du onzième jour suivant celui de la mise en demeure, le batelier a le droit, sans nouvelle mise en demeure, d'exiger, sur le montant du fret convenu, une majoration de cinquante pour cent.

Il peut aussi, à partir du vingtième jour suivant celui de la mise en demeure, faire désigner un séquestre aux fins indiquées à l'article 58.

Article 51

Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

Le règlement du fret et des surestaries doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours le lendemain du jour où le déchargement est terminé, à défaut de quoi le batelier peut, moyennant mise en demeure, exiger à titre d'indemnité une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

Article 52

L'affrèteur peut, même en l'absence de signature de connaissance à ordre, transférer à un tiers le bénéfice du contrat. Le batelier, dès qu'il a été avisé, dans la forme prévue à l'article 56, de cette cession, et de son acceptation par le cessionnaire, doit se conformer aux instructions de celui-ci.

L'affrèteur qui a conclu le contrat a droit en ce cas à sa commission sur le fret dû au batelier jusqu'au jour de la cession, et à une commission de 2 1/2 p.c. sur le fret dû par le cessionnaire.

Article 53

Lorsqu'un bateau est affrété pour séjourner ou pour naviguer et que le batelier reçoit ordre d'effectuer un voyage, il a droit au fret convenu pour le séjour jusques et y compris la veille du jour où le connaissance dressé en vue du voyage est soumis à sa signature.

Article 54

À l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le batelier peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres à l'affrèteur, et si le contrat ne mentionne pas d'affrèteur, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu.

Article 55

Lorsque le contrat d'affrètement ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du batelier, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux de l'affrèteur.

Article 56

Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé. Toute lettre recommandée est censée avoir été remise à son destinataire le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt du pli à la poste, sans qu'il puisse rapporter aucune preuve contraire.

Article 57

La réception de la marchandise à destination éteint toute action contre le batelier, sauf le cas de réserves spéciales ou d'avaries occultes.

Les réserves ou réclamations doivent être formulées par écrit et adressées au batelier le surlendemain au plus tard de la réception, pour les dommages apparents et les pertes, et dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, pour les retards.

Toutefois, le destinataire sera tenu d'admettre immédiatement la vérification des objets transportés, si l'avarie ou la perte partielle est signalée par le batelier au moment de la livraison.

Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise, si elle est formulée par écrit et adressée au batelier dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, et s'il est prouvé que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.

L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, au destinataire ou à son fondé de pouvoirs.

L'action ne reste ouverte que relativement aux points qui ont fait l'objet d'une réserve ou d'une réclamation spéciale.

Article 58

En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente en faveur du batelier jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

En cas d'urgence, le président peut abréger ces délais.

L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

Article 59

Toutes actions dérivant du contrat régi par la présente loi, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites après six mois en matière de transports intérieurs, et après un an en matière de transports internationaux.

La prescription court, en cas de perte totale ou de retard, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle ou d'avarie, du jour de la remise des marchandises.

La prescription court à partir du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

Les actions récursoires devront, à peine de déchéance, être introduites dans le délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

Article 60

Le fret, les frais accessoires, les surestaries et les contre-staries sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.

Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi du 16 décembre 1851.

Article 61

L'article 274 du Livre II du Code de commerce est abrogé, sauf en ce qui concerne les articles 89 et 90 qui restent applicables.

Article 62

Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports par messageries fluviales (beurts), lesquels restent régis par la loi du 25 août 1891.

Article 63

Disposition additionnelle

Le tribunal de commerce agréé en qualité de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les peseurs, jaugeurs ou mesureurs qui justifient posséder les aptitudes professionnelles et morales nécessaires. Ils prêtent serment devant (le tribunal) et leur nom est ensuite porté sur une liste affichée au greffe.

6.490. En outre l'article 274 de la Loi maritime dispose que ses articles 89 et 90³²⁴ s'appliquent également au connaissance visé à l'article 9 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

³²⁴ Voir le texte de loi *supra*, n° 6.225.

6.491. La Convention CMNI a obtenu plein et entier effet des suites de la Loi du 29 juin 2008. Cette convention règle le transport international de marchandises en navigation intérieure³²⁵.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- MANQUE DE COORDINATION ET OBSOLESCECE DES TEXTES DE LOI

6.492. Une lacune générale est que le régime belge relatif au transport de marchandises par les voies d'eau intérieures est réparti entre différents instruments : la Loi sur l'affrètement fluvial, la Convention CMNI et quelques dispositions de la Loi maritime. La terminologie de la Loi sur l'affrètement fluvial n'est pas toujours heureuse. Le terme d'affréteur est utilisé de manière confuse et celui de transporteur n'est pas défini de façon univoque³²⁶. Lors de la rédaction du texte néerlandais de la loi en 1997³²⁷, une nouvelle terminologie discutable a été introduite ('binnenbevrachting' - affrètement intérieur - au lieu de l'habituel 'rivierbevrachting' - affrètement fluvial, 'extra-overligdagen' - jours de contre-starie, etc.). Les articles de la Loi maritime déclarés d'application à la navigation intérieure sont extrêmement vieillissés. La transparence et la facilité d'utilisation du régime seraient bien entendu favorisées en les rassemblant, dans une rédaction actuelle, dans le Code de la Navigation.

- IMPRÉCISION CONCERNANT LE CARACTÈRE DE DROIT IMPÉRATIF DE QUELQUES DISPOSITIONS DE LA LOI SUR L'AFFRÈTEMENT FLUVIAL

6.493. Conformément à l'article 1^{er} de la Loi sur l'affrètement fluvial, cette loi est de droit supplétif. Les parties sont par conséquent libres de déclarer un autre règlement contractuel ou un autre régime, par exemple la Convention CMNI, d'application au contrat.

Dans la doctrine, il est cependant généralement admis que les articles 5 et 33 de la loi sont bel et bien de droit impératif. Ces dispositions ont respectivement trait à la commission de l'affréteur (d'un bateau) et à la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie provenant de négligence, de faute ou de manquement dans les soins à apporter à la cargaison³²⁸. Cette importante nuance ne ressort aucunement du texte de loi.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

- LA CONVENTION CMNI

6.494. Comme indiqué³²⁹ la Belgique est actuellement tenue par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI³³⁰).

³²⁵ Voir pour plus de détails *infra*, n° 6.494.

³²⁶ Voir déjà De Smet I, 312-313, n° 241 et également 83, n° 70.

³²⁷ Loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais du Code de commerce, à l'exclusion du Livre Ier, titres VIII et IX, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, des lois coordonnées du 25 septembre 1946 sur le concordat judiciaire et de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, *MB* 27 novembre 1997.

³²⁸ Voir e.a. De Smet I, 311, n° 240.

³²⁹ Voir *supra*, n° 6.491.

³³⁰ L'abréviation CMNI repose sur le titre français de la convention : Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

La Convention CMNI est le premier régime international réussi concernant le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Elle a été signée le 22 juin 2001 à Budapest par 16 États³³¹, est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2004 et est actuellement obligatoire pour 15 États³³².

Le but de la Convention CMNI consiste à harmoniser et à uniformiser au maximum les règles relatives aux contrats de droit privé pour le transport de marchandises en navigation intérieure³³³.

La Convention CMNI a été approuvée par la Loi du 29 juin 2008³³⁴. Les objectifs que le législateur visait ainsi ressortent de l'exposé des Motifs :

L'approbation et la ratification de la Convention doivent contribuer à la promotion, à la revalorisation et au développement de la navigation intérieure en tant que mode de transport international de marchandises à part entière dans un contexte paneuropéen, à créer une plus grande sécurité juridique au profit des acteurs du secteur de la navigation intérieure lors de la négociation et de la conclusion des contrats de transport et à réduire ainsi les litiges juridiques, ainsi qu'à une meilleure maîtrise des coûts et des risques dont l'entrepreneur de navigation intérieure et son (ses) assureur(s) doivent tenir compte dans le cadre de leur gestion³³⁵.

6.495. Le texte français authentique de la Convention CMNI s'énonce comme suit :

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1. Définitions

Au sens de la présente Convention ,

- 1. « contrat de transport » désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;*
- 2. « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;*
- 3. « transporteur substitué » désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;*
- 4. « 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;*
- 5. « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;*
- 6. « document de transport » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;*
- 7. « marchandise » ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme " marchandises " s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;*
- 8. l'expression "par écrit", à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen*

³³¹ Belgique, Bulgarie, Allemagne, France, Hongrie, Croatie, Luxembourg, Moldavie, Pays-Bas, Ukraine, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Tchéquie et Suisse.

³³² Belgique, Bulgarie, Allemagne, France, Hongrie, Croatie, Luxembourg, Moldavie, Pays-Bas, Roumanie, Russie, Serbie, Slovaquie, Tchéquie et Suisse.

³³³ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 4.

³³⁴ *MB* 10.10.08).

³³⁵ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 4.

de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;

9. la loi d'un État applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit État à l'exclusion des règles du droit international privé.

Article 2. Champ d'application

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

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

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

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

CHAPITRE II DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

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

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.

3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur :

- a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou*
- b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.*

5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 4. Transporteur substitué

1. *Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.*
2. *Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.*
3. *Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.*
4. *Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.*
5. *Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.*

Article 5. Délai de livraison

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

Article 6. Obligations de l'expéditeur

1. *L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.*
2. *L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter :*
 - a) *dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;*
 - b) *marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;*
 - c) *nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;*
 - d) *instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;*
 - e) *autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.**L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.*
3. *L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.*
4. *Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.*

Article 7. Marchandises dangereuses ou polluantes

1. *Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.*

2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.
3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.
4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.
5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 8. Responsabilité de l'expéditeur

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que :
 - a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexacts ou incomplètes ;
 - b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;
 - c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.
2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 9. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.
2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants :
 - a) un tiers du fret convenu, ou
 - b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 10. Livraison des marchandises

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.
2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

CHAPITRE III DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 11. Nature et contenu

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

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

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

4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

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

- a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;
- b) le destinataire des marchandises ;
- c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau ;
- d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;
- e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;
- f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;
- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;
- h) les dispositions convenues relatives au fret ;
- i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux ;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1er paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Article 12. Inscription de réserves sur les documents de transport.

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport

- a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

c) concernant l'état apparent des marchandises.

2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Article 13. Connaissance

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

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

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

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

CHAPITRE IV DROIT DE DISPOSER DES MARCHANDISES

Article 14. Le titulaire du droit de disposer

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

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

a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire ;

b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissance, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

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

Article 15. Conditions de l'exercice du droit de disposer

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

a) s'agissant d'un connaissance, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissance, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur ;

c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions ;

d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

CHAPITRE V RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 16. Responsabilité pour préjudice

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

2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'État applicable au contrat de transport.

Article 17. Préposés et mandataires

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.

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

Article 18. Exonérations particulières de responsabilité

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après :

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

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

Article 19. Calcul de l'indemnité

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

Article 20. Limites maximales de responsabilité

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1 500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.
2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1er et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1er en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.
4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas :
 - a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou
 - b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.
5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

Article 21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

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

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

Article 22. Application des exonérations et des limites de responsabilité

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

CHAPITRE VI DELAIS DE RECLAMATION

Article 23. Avis de dommage

1. *L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.*
2. *Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.*
3. *Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.*
4. *Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.*
5. *Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.*

Article 24. Prescription

1. *Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.*
2. *La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.*
3. *La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'État applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.*
4. *Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.*
5. *L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.*

CHAPITRE VI

LIMITES DE LA LIBERTE CONTRACTUELLE

Article 25. Clauses frappées de nullité

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

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

a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau ;

c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS SUPPLETIVES

Article 26. Avaries communes

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

Article 27. Autres dispositions applicables et dommages nucléaires.

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

2. *Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un État régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.*

Article 28. Unité de compte

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

Article 29. Dispositions nationales supplémentaires

1. *En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'État que les parties ont choisi.*
2. *À défaut de choix, le droit applicable est celui de l'État avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.*
3. *Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État.*
4. *Le droit de l'État dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1er.*

CHAPITRE IX

Déclarations relatives au champ d'application

Article 30. Transports sur certaines voies navigables.

1. *Tout État peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet État.*
2. *Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1er du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.*
3. *Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1er du présent article, tout autre État contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'État qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 1er, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'État qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.*
4. *Les déclarations visées aux paragraphes 1er et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au dépositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.*

Article 31. Transports nationaux ou gratuits

Tout État peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) *aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire ;*
- b) *en dérogation à l'article 1er, paragraphe 1er, à des transports gratuits.*

Article 32. Réglementations nationales relatives à la responsabilité

1. *Tout État peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les*

transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un État ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1er entre en vigueur entre deux États contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième État ayant fait la même déclaration. Si un État fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1er entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.

3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1er peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1er cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

CHAPITRE X DISPOSITIONS FINALES

Article 33. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les États au siège du dépositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.

2. Les États peuvent devenir Parties à la présente Convention,

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

b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant ;

c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

Article 34. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq États auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.

2. Pour l'État qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 35. Dénonciation

1. *La présente Convention peut être dénoncée par un État Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet État.*
2. *La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.*
3. *La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.*

Article 36. Révision et amendement

À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

Article 37. Révision des montants des limites et de l'unité de compte.

1. *Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des États Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Économique des Nations unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les États contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1er ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.*
2. *La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.*
3. *Tous les États contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1er ou non.*
4. *Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des États contractants à la Convention soient représentés lors du vote.*
5. *Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1er, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.*
6.
 - a) *La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.*
 - b) *Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.*
 - c) *Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.*
7. *Le dépositaire notifie à tous les États contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4.*
4. *L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des États qui étaient États contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.*
8. *Un amendement réputé accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.*

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un État qui devient État contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un État est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet État si celle-ci intervient ultérieurement.

Article 38. Dépositaire

1. La présente Convention sera déposée auprès du gouvernement de la République de Hongrie.

2. Le dépositaire

a) communiquera à tous les États qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification ;

b) informera tous les États visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a) ;

c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques ;

d) communiquera à tous les États visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c) ;

e) remettra à tous les États ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention ;

f) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ;

i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration ;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet ;

iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur ;

v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.

3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

6.496. L'article 30 de la Convention CMNI dispose que tout État contractant a la possibilité de déclarer que la convention ne s'appliquera pas à des contrats de transport dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. La Belgique ne l'a pas fait étant donné qu'elle fait essentiellement office de pays de transit³³⁶.

6.497. Conformément à l'article 31 de la Convention CMNI, tous les États contractants peuvent déclarer qu'ils appliqueront également la Convention au transport purement national de marchandises par les voies d'eau intérieures (art. 31, a)) et à des transports gratuits (art. 31, b)).

La Belgique n'a pas fait usage de la première possibilité car la loi nationale sur l'affrètement fluvial règle plus de matières que le simple transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et ne

³³⁶ Doc.parl. Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 5.

pouvait pas tout simplement être remplacée par la Convention CMNI. Dans l'Exposé des Motifs de la loi d'approbation, il est cependant indiqué expressément que la Loi sur l'affrètement fluvial est uniquement de droit supplétif de sorte que les parties peuvent décider contractuellement de quand même rendre la Convention CMNI applicable à un transport national par les voies d'eau intérieures³³⁷. Par conséquent, deux régimes coexistent actuellement : un régime supplétif, national, pour le transport intérieur (la Loi sur l'affrètement fluvial) et un régime impératif, international (la Convention CMNI) pour le transport international.

La Belgique n'a pas davantage déclaré la Convention CMNI d'application aux transports gratuits.

6.498. Enfin, l'article 32 de la Convention CMNI prévoit la possibilité qu'un État contractant introduise une dérogation de responsabilité pour erreur de navigation.

La Belgique ne l'a pas fait parce que l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas n'ont pas déposé de telle déclaration ou n'avaient pas l'intention de le faire de sorte que ladite déclaration par la Belgique n'aurait eu aucun sens³³⁸. Il convient toutefois de remarquer qu'une telle exonération figure encore et toujours dans l'article supplétif 32 de la Loi sur l'affrètement fluvial³³⁹, et ce, même après une récente modification de la loi³⁴⁰. Ce motif national d'exonération semble cependant, vu le caractère impératif du régime de responsabilité repris dans la Convention CMNI, n'être encore pertinent que pour le transport national³⁴¹.

6.499. La Convention CMNI s'applique à des contrats, quelle que soit leur dénomination, en vertu desquels un transporteur s'engage à transporter, contre paiement d'un fret, des marchandises par les voies d'eau intérieures (art. 1). Les contrats d'affrètement coque nue et les contrats d'affrètement « en séjour » ne relèvent pas de cette disposition et peuvent par conséquent être réglés dans la législation nationale.

Des matières telles que les délais de chargement et de déchargement, les taux d'estarie et le calcul des frets ne sont pas davantage réglées dans la Convention CMNI et restent donc des matières nationales.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.500. La Convention CMNI a été ratifiée par l'Allemagne le 10 juillet 2007. Comme l'Allemagne n'a déposé aucune déclaration conformément à l'article 31 de la Convention CMNI, cette dernière, tout comme en Belgique, s'applique exclusivement au transport international de marchandises³⁴².

³³⁷ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 5-6.

³³⁸ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 6.

³³⁹ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 6.

³⁴⁰ Voir art. 7 Loi du 6 mai 2009 portant des dispositions diverses, *M.B.* 19 mai 2009. Pour une brève analyse de cette modification de la loi, voir Decker, M., « CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht », dans LA Huybrechts, (141), 161-163.

³⁴¹ Voir De Decker, M., « CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht », dans LA Huybrechts, (141), 161.

³⁴² Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode, Drucksache 16/3225, 02.11.2006, 47-48.

L'Allemagne n'a pas davantage déposé de déclarations conformément aux articles 30 et 32 de la Convention CMNI³⁴³.

6.501. La Convention CMNI ne s'applique pas aux contrats de transport purement nationaux pour le transport de marchandises par les voies d'eau intérieures, c'est-à-dire à des contrats de transport en vertu desquels tant le port de chargement ou le lieu de prise en charge que le port de déchargement ou le lieu de livraison se situent au sein du territoire allemand. Il en est de même pour les transports gratuits.

Le droit national allemand s'applique à des contrats de transport de ce type. La disposition pertinente figure dans la *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt* (*Binnenschifffahrtsgesetz*) et s'énonce comme suit :

Vierter Abschnitt
Frachtgeschäft. Schiffsüberlassungsverträge

§ 26

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern finden die Vorschriften des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs Anwendung.

En d'autres termes, la législation allemande ne contient pas de dispositions particulières concernant le transport par les voies d'eau intérieures.

En ce qui concerne l'affrètement de bateaux de navigation intérieure, le § 27 de la *Binnenschifffahrtsgesetz* dispose ce qui suit :

§ 27

(1) *Auf den Vertrag über die Vermietung eines Binnenschiffs sind die §§ 553 bis 556 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.*

(2) *Auf den Vertrag über die Überlassung eines Binnenschiffs mit Besatzung auf Zeit zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen oder der Erbringung anderer vereinbarter Leistungen durch denjenigen, der das Schiff zur Verfügung stellt, sind die §§ 557 bis 569 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.*

À cet effet également, il est par conséquent fait référence au droit maritime (tel que modifié en 2013).

- ANGLETERRE

6.502. En Angleterre, il semble qu'aucune réglementation spécifique ne s'applique en ce qui concerne les contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures³⁴⁴.

Le Royaume-Uni n'est pas partie à la Convention CMNI. La raison à cela est que le transport international de marchandises par les voies d'eau intérieures est *de facto* impossible au Royaume-Uni. Le transport international de marchandises par eau implique, en ce qui concerne le Royaume-Uni, toujours un transport de marchandises par mer³⁴⁵.

³⁴³ Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode, Drucksache 16/3225, 02.11.2006, 47-48.

³⁴⁴ Harris, B., *Ridley's law of the carriage goods by land sea and air*, Londres, Thomson Reuters, 2010, 143.

³⁴⁵ Harris, B., *Ridley's law of the carriage goods by land sea and air*, o.c. 144.

6.503. La Convention CMNI a été ratifiée par la France le 11 mai 2007. La France n'a déposé aucune déclaration conformément aux articles 30, 31 ou 32 de la Convention CMNI³⁴⁶.

Les dispositions françaises concernant le contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures figurent dans le Code des transports français. Les dispositions générales d'application à tous les types de contrats de transport, c'est-à-dire également à des contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures se trouvent au Chapitre 2 (Les contrats de transport de marchandises) du Titre 3 (L'exécution des opérations de transport) du Livre 4 (Les conditions d'exercice des professions de transport) de la Partie 1 (Dispositions communes) de la partie législative du Code des transports. Les dispositions pertinentes s'énoncent comme suit :

Section 1 : Obligations générales

Article L1432-1

Les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-9 du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports routiers, fluviaux et aériens.

Article L1432-2

Tout contrat de transport public de marchandises précise :

- 1° La nature et l'objet du transport ;*
- 2° Les modalités d'exécution du service tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ;*
- 3° Les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ;*
- 4° Le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.*

Article L1432-3

Les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 sont définis par une convention écrite conforme aux dispositions législatives régissant les contrats et, le cas échéant, aux dispositions impératives issues des conventions internationales.

Article L1432-4

A défaut de convention écrite et sans préjudice de dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, ceux fixés par les contrats-types prévus à la section 3.

Article L1432-5

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2, les clauses des contrats types prévus à la section 3 s'appliquent de plein droit aux contrats de transport international.

Article L1432-6

Les obligations particulières découlant, le cas échéant, du présent chapitre figurent, en ce qui concerne les contrats de transports routiers de marchandises, aux chapitres Ier à IV du titre II du livre II de la troisième partie, en ce qui concerne les contrats de transport fluvial de marchandises au titre V du livre IV de la quatrième partie, en ce qui concerne le transport aérien de marchandises à la section 1 du chapitre II du titre II du livre IV de la sixième partie.

³⁴⁶ Assemblée Nationale, Douzième Législature, n° 3668, 11-12; voir également art. L4453-1 du Code des Transports.

Section 2 : Contrat de commission de transport

[...]

Section 3 : Les contrats types

Article L1432-12

Les clauses des contrats types de transport de marchandises et des contrats types de commission de transport sont établies par voie réglementaire.

Section 4 : Sous-traitance

Article L1432-13

Les dispositions de la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance sont applicables aux opérations de transport. Dans ce cas, le donneur d'ordre initial est assimilé au maître d'ouvrage et le transporteur qui fait appel à un transporteur sous-traitant est assimilé à l'entrepreneur principal.

Section 5 : Conditions de règlement

Article L1432-14

Les délais de paiement particuliers applicables au transporteur routier de marchandises, au loueur de véhicules avec ou sans conducteur, au commissionnaire de transport, au transitaire, à l'agent de fret maritime et aérien, au courtier de fret et au commissionnaire en douane sont énoncés à l'article L. 441-6 du code de commerce.

6.504. À l'article L1432-1, il est fait référence aux articles L. 133-1 à L. 133-9 du Code de Commerce. Ces dispositions, qui se trouvent au Chapitre 3 (Des transporteurs) du Titre 3 (Des courtiers, des commissionnaires, des transporteurs, des agents commerciaux et des vendeurs à domicile indépendants), du premier Livre (Du commerce en général) des dispositions légales du Code de commerce, s'énoncent comme suit :

Article L133-1

Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle.

Article L133-2

Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

Article L133-3

La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de l'article L. 133-4, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

Article L133-4

En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal d'instance et par ordonnance rendue sur requête.

Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le juge qui les a commis ou devant le juge du tribunal d'instance où ils procèdent. Toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête peut dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent alinéa. Mention est faite de cette dispense dans l'ordonnance.

Le dépôt ou séquestre des objets en litige, et ensuite leur transport dans un dépôt public, peut être ordonné.

La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais.

Article L133-5

Sans préjudice des dispositions prévues par le code des transports, les dispositions contenues dans le présent chapitre sont applicables aux transporteurs routiers, fluviaux et aériens.

Article L133-6

Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la restitution de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été restitution ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'État, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

Article L133-7

Le voiturier a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes créances de transport, même nées à l'occasion d'opérations antérieures, dont son donneur d'ordre, l'expéditeur ou le destinataire restent débiteurs envers lui, dans la mesure où le propriétaire des marchandises sur lesquelles s'exerce le privilège est impliqué dans lesdites opérations.

Les créances de transport couvertes par le privilège sont les prix de transport proprement dits, les compléments de rémunération dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération de transport et les intérêts.

Article L133-8

Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Article L133-9

Sans préjudice des articles L. 121-95 et L. 121-96 du code de la consommation, les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-8 relatives au voiturier s'appliquent aux entreprises de transport de déménagement dès lors que la prestation objet du contrat de déménagement comprend pour partie une prestation de transport.

6.505. Les dispositions spécifiques concernant les contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures figurent au Titre 5 (Contrats relatifs au transport de marchandises) du Livre 4 (Le transport fluvial) de la Partie 4 (Navigation intérieure et transport fluvial) de la partie législative du Code des transports. Lesdites dispositions s'énoncent comme suit :

Chapitre Ier : Le contrat de transport

Article L4451-1

Les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ont le libre choix entre trois types de contrats :

1° Des contrats à temps ;

2° Des contrats au tonnage ;

3° Des contrats de voyages simple ou multiples.

Article L4451-2

Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent fixée à la journée.

Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

Article L4451-3

Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

Article L4451-4

Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Article L4451-5

A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément aux dispositions de l'article L. 4451-4, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

Article L4451-6

A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies à l'article L. 4451-4, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la

variation de l'indice mentionné à l'article L. 4451-3 sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport sont précisées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie.

Chapitre II : Contrat de sous-traitance

Article L4452-1

Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur de marchandises par bateau.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises mentionnées à la section 1 du chapitre II du titre III du livre VI de la première partie.

Chapitre III : Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance

Article L4453-1

Le contrat de transport international de marchandises par voie fluviale est régi par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite le 22 juin 2001 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions des articles L. 1432-2, L. 1432-3 et L. 1432-12.

Chapitre IV : Contrat de location d'un bateau de marchandises

Article L4454-1

Le contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage comporte des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

Article L4454-2

Les articles L. 4451-4 à L. 4451-6 et L. 4463-3 sont applicables aux contrats de location d'un bateau de marchandises avec équipage.

L'article L4453-1 dispose expressément que la Convention CMNI s'applique uniquement au transport international de marchandises par les voies fluviales.

6.506. Un élément remarquable dans les dispositions françaises relatives aux contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures est que des sanctions pénales s'appliquent au non-respect de différentes dispositions. Ces dispositions, qui figurent au Titre 6 (Contrôle et dispositions pénales) du Livre 4 (Le transport fluvial) de la Partie 4 (Navigation intérieure et transport fluvial) de la partie législative du Code des transports, s'énoncent comme suit :

Article L4463-2

Est puni de 15 000 € d'amende le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Article L4463-3

Est punie de 15 000 € d'amende la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur fluvial, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 4451-4 à L. 4451-6.

6.507. Toutes les dispositions susmentionnées sont développées dans la partie réglementaire du Code des transports. Les dispositions pertinentes se trouvent au Titre 5 (Contrats relatifs au transport de marchandises) du Livre 4 (Le transport fluvial) de la Partie 4 (Navigation intérieure et transport fluvial) de la partie législative du Code des transports, et s'énoncent comme suit :

Chapitre Ier : Le contrat de transport Section 1 : Dispositions générales

Article D4451-1

Le chargement et le déchargement ne sont considérés comme terminés que lorsque le transporteur a reçu à bord la lettre de voiture avec ou sans réserve, dûment signée de l'expéditeur ou du destinataire ou de leur mandataire.

La lettre de voiture, accompagnant obligatoirement le chargement, doit être conforme à un modèle type fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Section 2 : Contrats types

Article D4451-2

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet de mettre à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre un ou plusieurs bateaux et leur équipage pour une durée déterminée, dit " contrat à temps ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Article D4451-3

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet le transport d'un tonnage déterminé, dit " contrat au tonnage ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Article D4451-4

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, dit " contrat de voyages simple ou multiples ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Chapitre II : Contrats de sous-traitance

Article D4452-1

Le contrat ayant pour objet de sous-traiter un transport fluvial de marchandises, dit " contrat de sous-traitance ", mentionné à l'article L. 4452-1, prend obligatoirement la forme d'un des contrats de transport mentionnés à l'article L. 4451-1.

Article D4452-2

Le contrat type pour le contrat de sous-traitance mentionné à l'article D. 4452-1 figure en annexe au présent livre.

6.508. Un autre élément intéressant dans le système français est que, si les parties n'ont établi aucun contrat écrit, des contrats types s'appliquent (art. L1432-4). La teneur de ces contrats types est la suivante :

Article Annexe à l'article D4451-2

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-2, DIT " CONTRAT À TEMPS "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat à temps

Le présent contrat a pour objet de mettre à disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé.

Cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Durée du contrat.

Le contrat prend fin à la date convenue par les parties ou à la fin du dernier voyage en cours à cette date. Toutefois, si ce dernier voyage compromet la réalisation d'engagements pris antérieurement par l'entrepreneur de transport, ce dernier peut refuser ledit voyage. Dans ce cas, le contrat prend fin à la date demandée de chargement de ce dernier transport.

2.4. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la restitution à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.5. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.6. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.7. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis ou unités de charge embarqués et débarqués, au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

Article 3

Données nécessaires à l'exécution du contrat

3.1. Données fournies par le donneur d'ordre.

Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

- les dates de prise d'effet et de fin du contrat ;*
- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;*
- la ou les voies empruntées, en précisant les points ou zones de chargement et de déchargement sur la ou les voies empruntées ;*
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement qui doivent être compatibles avec les caractéristiques des bateaux ;*
- la nature des marchandises, leurs caractéristiques de volume et leurs dimensions, leur caractère périssable ou dangereux et les précautions à prendre pour leur transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;*
- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre ou du destinataire ;*
- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;*
- toute autre modalité d'exécution du contrat.*

Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de lui laisser ignorer le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

3.2. Données fournies par l'entrepreneur de transport.

Il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau.

Article 4

Matériel de transport

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports qui lui seront confiés à l'aide de matériel en bon état de navigabilité et de propreté, conforme aux réglementations en vigueur, et à le maintenir dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant de la conformité avec lesdites réglementations lui soient présentés.

Article 5

Rémunération de la prestation liée à l'exécution du contrat

5.1. Nature du prix.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

5.2. Éléments du prix.

Sont prises en considération pour le calcul du prix les charges fixes résultant de la mise à disposition du ou des bateaux utilisés et de l'équipage ainsi que les charges variables liées à l'exécution des transports. Le prix n'est pas exprimé en fonction du tonnage transporté.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Les prestations supplémentaires ou annexes, les péages et redevances maritimes ainsi que la prime d'assurance responsabilité du transporteur s'ajoutent à ce fret principal.

Les modalités exactes du calcul du prix, le débiteur et l'unité de temps prise en compte pour les règlements sont indiqués au plus tard au moment de la conclusion du contrat.

En contrepartie de la perception du prix tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau, de son équipage et au transport de la marchandise entre les ports désignés à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

5.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du prix et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;*
- les frais d'arrimage ;*
- les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;*
- l'indemnité de comptage des colis ;*
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;*
- le coût de la protection particulière des marchandises ;*
- les frais d'assurance de la marchandise ;*
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;*
- les frais de pilotage maritime ;*
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 13.*

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Article 6

Modalités de paiement

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 5 est exigible par mois.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée par mois. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 7

Modification du contrat

Toute instruction nouvelle du donneur d'ordre par rapport aux dispositions convenues à l'article 3.1 donne lieu à ajustement du contrat.

Article 8

Résiliation du contrat

La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou l'autre des parties moyennant le respect d'un préavis de cinq jours par mois du contrat initial, notifié par écrit avec accusé de réception.

Dans ce cas, la partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre partie une indemnité égale à 50 % de la rémunération prévue par le contrat initial pour la période restant à couvrir.

Article 9

Assurances

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 17.1.

Article 10

Documents de transport

Sur la base des indications mentionnées à l'article 3 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

L'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement et éventuellement les réserves motivées au déchargement.

Article 11

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;*
- pour le bateau ;*
- pour les marchandises transportées ;*
- pour les tiers.*

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 12

Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

12.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

12.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure en liaison avec le donneur d'ordre que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

12.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture par écouilles. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en

personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

12.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

Article 13

Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

L'entrepreneur de transport doit se tenir et tenir le bateau à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, il est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement, et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

Article 14

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, l'exécution du ou des transports est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu d'en informer immédiatement le donneur d'ordre. Si le motif de l'inexécution est imputable à l'entrepreneur de transport, ce dernier est tenu, sauf avis contraire du donneur d'ordre, de fournir le matériel de remplacement ou, s'il ne le peut, de supporter l'écart de prix résultant pour le donneur d'ordre du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

Toutefois, si le motif de l'inexécution est extérieur à l'entreprise de transport, l'entrepreneur de transport est tenu de demander au donneur d'ordre des instructions et, en leur absence, de veiller au mieux à la sauvegarde des marchandises.

Article 15

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 16

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être restituées au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre ses instructions.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs.

Article 17

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. - Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3 ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 18

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de supporter une indemnité déterminée aux conditions du contrat ramenées à la journée et appliquée au nombre de jours de retard.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.1.

Article 19

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

Article 20

Réglementations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 21

Sous-traitance

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, sauf avis contraire du donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4451-3

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-3, DIT " CONTRAT AU TONNAGE "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat au tonnage

Le présent contrat a pour objet le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne. Il porte sur une durée maximale et un tonnage déterminés.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur

d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la restitution à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires, pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement ou au déchargement.

2.13. Surestaries.

Indemnité payée à l'entrepreneur de transport, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

2.14. Tonnage.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une fourchette de 10 % en plus ou en moins fixant un tonnage minimum et un tonnage maximum.

2.15. Programmation.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une programmation à laquelle s'applique la fourchette définie à l'article 2.14 et qui répartit pro rata temporis la quantité de marchandises à transporter.

2.16. Prise d'effet du contrat.

Le contrat prend effet le jour de l'accord des deux parties.

Article 3

Données relatives à l'exécution du transport

3.1. Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

a) Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, si du moins le nom de ce dernier est connu ;*
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;*
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;*
- la nature de la marchandise, ses caractéristiques de volume et ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour son transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;*
- le prix du transport fixé à la tonne et le débiteur du fret ;*
- toute autre modalité particulière d'exécution du contrat de transport et du ou des transports eux-mêmes.*

b) Au plus tard au moment de chaque prise en charge de la marchandise :

- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;*
- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.*

3.2. Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer à l'entrepreneur de transport le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

3.3. Sur la base des indications mentionnées aux alinéas 3.1 et 3.2 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Au moment des opérations de déchargement, l'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler à l'entrepreneur de transport et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

Article 4

Modification du contrat de transport

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Dans ce cadre, toute nouvelle instruction du donneur d'ordre donne lieu à ajustement du contrat.

Article 5

Matériel de transport

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports à l'aide d'un bateau :

- en bon état de navigabilité et de propreté et conforme aux réglementations en vigueur ; le bateau doit être maintenu dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant cette conformité lui soient présentés ;
- adapté aux installations de chargement et de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;
- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

Article 6

Assurances

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 18.1.

Article 7

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;
- pour le bateau ;
- pour les marchandises transportées ;
- pour des tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 8

Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

8.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

8.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

8.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autres que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

8.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

Article 9

Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

L'entrepreneur de transport doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, l'entrepreneur de transport est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

Article 10

Délai de chargement et de déchargement des bateaux

10.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;

3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;

3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5, ils prennent effet à :

12 heures, le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure, si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 13, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsqu'en raison d'escales les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

10.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé à l'entrepreneur de transport des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par l'entrepreneur de transport pendant la période de surestaries.

Article 11

Défaillance du donneur d'ordre

11.1. Défaut de respect de la programmation.

Dans le cas où la programmation ne serait pas respectée par le donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.

La somme des indemnités définies ci-dessus ne peut excéder l'indemnité définie à l'article 11.2.

11.2. Défaut d'exécution des tonnages.

Au cas où les tonnages minima ne seraient pas atteints au cours de la durée du contrat pour des raisons mettant en jeu la responsabilité du donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser à l'entrepreneur de transport une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.

Cette indemnité ne se cumule pas avec celle versée pour défaut de programmation.

Article 12

Défaillance de l'entrepreneur de transport

En cas de panne ou d'avarie survenant au matériel de transport, il appartient à l'entrepreneur de transport contractant de fournir le matériel de remplacement ou de supporter l'écart de prix résultant, pour le donneur d'ordre ou le destinataire, du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

En cas d'inobservation des dates de mise à quai convenues dans le cadre du respect de la programmation et hors les cas de force majeure, l'entrepreneur de transport paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où l'entrepreneur de transport a averti de son retard ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite à l'entrepreneur de transport après une seule mise en demeure.

Dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre.

Article 13

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis à l'entrepreneur de transport avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié, le cas échéant, par la prise en compte de circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 19, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 14

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution d'un transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport doit prendre le moment venu les mesures appropriées pour sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

Article 15

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée comme destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être restituées au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures.

L'entrepreneur de transport est tenu d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre dans ce délai, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix du fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque l'entrepreneur de transport n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du montant du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

Article 16

Rémunération de l'entrepreneur de transport

16.1. Nature du prix de transport.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

16.2. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par les circonstances auxquelles l'entrepreneur de transport est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

16.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;*
- les frais d'arrimage ;*
- les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;*
- l'indemnité de comptage des colis ;*
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;*
- le coût de la protection particulière des marchandises ;*
- les frais d'assurance de la marchandise ;*
- l'indemnité d'escale ;*
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;*
- les frais de pilotage maritime ;*
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 9.*

Tous ces prix sont exprimés hors taxe.

Article 17

Modalités de paiement

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 16 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée mensuellement. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 18

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. - Freinte de route.

18.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 18.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

18.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 18.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

18.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 19

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 18.1.

Article 20

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;

- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

Article 21

Réglementations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer

aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport. Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 22

Sous-traitance

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4451-4

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-4, DIT " CONTRAT DE VOYAGES SIMPLE OU MULTIPLE "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat de voyage

Le présent contrat a pour objet le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées, ne relevant pas d'un contrat type spécifique, moyennant un prix assurant une juste rémunération du service rendu. Il porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyages multiples).

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports. Il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 du même code.

Lorsqu'une convention écrite est, conformément à l'article L. 1432-3 du code des transports, conclue entre un donneur d'ordre et un transporteur public fluvial et porte sur plusieurs expéditions, chacune d'elles est présumée soumise aux conditions de ladite convention.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire qualifié.

2.2. Mandataire.

Le mandataire est le courtier de fret fluvial qui représente le donneur d'ordre. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre le transporteur des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la restitution au transporteur par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la

marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si le transporteur en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures - 24 heures) auxquelles le transporteur s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné au transporteur par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Releré contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume, inhérente à la nature de la marchandise, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement.

2.13. Surestaries.

Indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

Article 3

Documents de transport (lettre de voiture ou connaissance)

Il incombe au donneur d'ordre de fournir au transporteur les indications suivantes :

3.1. Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire si, du moins, le nom de ce dernier est connu ;*
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;*
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;*
- la date de mise à quai ;*
- la date d'arrivée à destination compte tenu des délais de planche au chargement et du temps conventionnel de parcours ;*
- la nature de la marchandise, son poids, éventuellement son volume et/ ou ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour effectuer son transport, ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;*
- le prix du transport et le débiteur du fret ;*
- s'il y a lieu, les autres modalités relatives à l'exécution du contrat de transport et du transport lui-même (déclaration de valeur, déclaration d'intérêt à la livraison, etc.).*

3.2. Au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise :

- le poids de la marchandise, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;

- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y en a comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.

Le donneur d'ordre doit également informer le transporteur des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

Un document de transport matérialisant l'accord des parties est établi sur la base de ces indications fournies par écrit ou par tout autre procédé permettant leur mémorisation.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées du transporteur, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Le transporteur remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler au transporteur et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

Article 4

Modification du contrat de transport

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Toute nouvelle instruction du donneur d'ordre ayant pour objet la modification des conditions initiales d'exécution du transport et, notamment, la substitution d'un destinataire nouveau au destinataire initial est donnée ou confirmée immédiatement par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de raccourcir la distance de transport, le prix de fret initialement prévu au contrat reste acquis au transporteur.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de rallonger la distance de transport, cette prestation supplémentaire donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Si, du fait des instructions du donneur d'ordre, le bateau est arrêté en cours de route ou à un point de destination provisoire pour des raisons autres que des prescriptions administratives ou des difficultés de navigation, la durée de l'arrêt donne lieu au paiement de surestaries à la charge du donneur d'ordre. Tout préjudice subi par le transporteur du fait de cet arrêt est pris en charge par le donneur d'ordre.

Dans tous les cas, de nouvelles instructions du donneur d'ordre ne doivent pas compromettre l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni empêcher ou porter atteinte à la réalisation d'engagements pris avant la modification du transport.

Article 5

Matériel de transport

Le transporteur s'engage à effectuer le transport à l'aide d'un bateau :

- en bon état de navigabilité et de propreté ;

- adapté aux installations de chargement ou de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;

- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

Article 6

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;*
- pour le bateau ;*
- pour les marchandises transportées ;*
- pour des tiers.*

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur la lettre de voiture ou le connaissement par le transporteur se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 7

Chargement, arrimage, protection contre les intempéries, déchargement

7.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. Le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, le transporteur demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

7.2. Conservation de la marchandise.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, le transporteur peut refuser la prise en charge des marchandises.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, le transporteur s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

7.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par le transporteur. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider le transporteur à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

7.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombées sur le bateau lors de leur manutention. Le transporteur est tenu de surveiller ces opérations.

Article 8

Horaire de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement

Le transporteur doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement portuaire. Le transporteur a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des heures ainsi fixées.

Article 9

Délai de chargement et de déchargement des bateaux

9.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;

3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;

3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Ils prennent effet à :

12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

9.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé au transporteur des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par le transporteur pendant la période de surestaries.

Article 10

Défaillance du donneur d'ordre au chargement

10.1. Désaffrètement.

Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat à tout moment avant la date fixée pour le chargement de l'unité fluviale. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature du contrat et de notification de sa résiliation, multiplié par le montant journalier des surestaries.

10.2. Défaillance du donneur d'ordre à la restitution de la marchandise.

Si, hors les cas de force majeure, le chargement n'est pas commencé à l'expiration du délai de planche, le transporteur a le droit d'exiger la résiliation du contrat de transport à condition de le notifier par écrit au donneur d'ordre. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au

nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature et de résiliation du contrat, multiplié par le montant journalier des surestaries.

Article 11

Défaillance du transporteur au chargement

En cas d'inobservation de la date de mise à quai telle que prévue à l'article 2.5, et hors les cas de force majeure, le transporteur paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries, sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où le transporteur a averti de son retard, ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite au transporteur.

Article 12

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières.

Le transporteur doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 13

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, le transporteur est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, le transporteur doit prendre le moment venu les mesures qui lui paraissent appropriées à sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

A moins que l'impossibilité de l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues ne soit imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées que ce dernier a dû engager suite aux instructions qu'il lui a données ou aux mesures prises par le transporteur en application de l'alinéa précédent.

Le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération. Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties.

Article 14

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Le déchargement met fin au contrat de transport et à la responsabilité encourue par le transporteur à l'égard des marchandises.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être restituées au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvré qui suit la demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, le transporteur est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque le transporteur n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvré qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

Article 15

Rémunération du transporteur

15.1. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, le transporteur n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe.

15.2. Prestations supplémentaires.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par le transporteur sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;*
- les frais d'arrimage ;*
- les frais de relevés d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;*
- l'indemnité de comptage des colis ;*

- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
 - le coût de la protection particulière des marchandises ;
 - les frais complémentaires d'assurance de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison ;
 - l'indemnité d'escale ;
 - les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
 - l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 8.
- Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Article 16

Modalités de paiement

La rémunération du transporteur telle que définie à l'article 15 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture du transporteur. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 17

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. - Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnité pour pertes et avaries.

Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée au transporteur au moins un jour ouvré avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture.

17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

Le transporteur est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, le transporteur est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 18

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa

précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée au transporteur avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.

Article 19

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- le transporteur ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;*
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.*

Article 20

Réglementations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 21

Sous-traitance

Le transporteur peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

Le transporteur porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4452-2

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4452-2, DIT " CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE "

Article 1er

Objet et domaine d'application

Le présent contrat a pour objet l'exécution par un transporteur public fluvial sous-traitant d'opérations de transport de marchandises qui lui sont confiées par un transporteur fluvial principal. Il est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-13 et L. 4452-1 du code des transports.

Article 2

Conditions générales d'exécution des transports

Conformément aux dispositions de l'article D. 4452-1 du code des transports, les dispositions du contrat type de sous-traitance reprennent, selon l'option choisie, celles des contrats types relatives au contrat à temps,

au contrat au tonnage et au contrat de voyages simple ou multiples définies respectivement par les articles D. 4451-2 à D. 4451-4 de ce même code.

Article 3

Définition

3.1. Transporteur principal.

On entend par transporteur principal la partie qui est engagée par le contrat initial de transport avec un donneur d'ordre et qui en confie tout ou partie de l'exécution sous la forme d'un contrat de sous-traitance.

Dans les contrats types évoqués ci-dessus, le transporteur principal est assimilé au donneur d'ordre, et le sous-traitant au transporteur.

3.2. Transporteur sous-traitant.

On entend par transporteur sous-traitant la partie qui s'engage à exécuter les opérations de transport qui lui sont confiées par le transporteur principal et qui découlent du contrat initial.

Article 4

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Le transporteur sous-traitant s'engage à mettre à bord de ses unités un équipage suffisant et nécessaire pour en assurer la marche normale et la sécurité, conformément aux articles R. 4212-1 à R. 4212-3 et R. 4231-1 à R. 4231-21 du code des transports.

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du même code, le transporteur ne doit en aucun cas conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité.

Article 5

Prix du transport

Le transporteur principal garantit au transporteur sous-traitant que les prix pratiqués couvriront au moins les charges découlant des obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburants ou, en ce qui concerne les entreprises unipersonnelles, les charges équivalentes et la rémunération du chef d'entreprise.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Article 6

Frais

Tous les frais afférents à l'activité des bateaux utilisés dans le cadre de contrat de sous-traitance sont à la charge du transporteur sous-traitant et acquittés directement par lui.

Article 7

Cession de sous-traitance

Lorsque le transporteur sous-traitant confie à son tour l'exécution des transports en tout ou partie à des entreprises de transport fluvial sous-traitantes, il doit en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre.

6.509. L'Arrêté du 20 juillet 1960 portant création d'un connaissance fluvial négociable, qui s'énonce comme suit, est également pertinent :

Article 1

Les marchandises transportées par bateaux de navigation intérieure peuvent faire l'objet d'un connaissance fluvial négociable.

Le connaissance fluvial est à ordre.

Article 2

Le connaissance fluvial est rédigé en deux originaux, un pour l'expéditeur, l'autre pour le transporteur.

Il est établi également au moins deux doubles du connaissance destinés l'un à l'expéditeur, l'autre au courtier. Ils portent la mention "copie non négociable" imprimée en grosses lettres.

Le connaissance original remis à l'expéditeur est seul négociable. Il porte, imprimée en gros caractères, la mention "négociable".

Article 3

Le connaissance est établi aussitôt après le chargement, et au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent le chargement.

Toutefois, après réception de la marchandise et avant son embarquement, l'expéditeur peut se faire délivrer un connaissance pour embarquer, lequel est, après embarquement, complété ou échangé contre un connaissance "embarqué".

Le connaissance est daté et signé de l'expéditeur ou de son mandataire et du transporteur ou de son préposé.

Article 4

Le connaissance est rédigé conformément au connaissance fluvial type annexé au présent arrêté.

Le connaissance indique obligatoirement (1) :

Le contrat de transport au voyage, au tonnage ou à temps selon lequel il est passé.

Le nom et l'adresse de l'expéditeur.

Le nom et l'adresse du transporteur.

Le nom et l'adresse du courtier de fret.

La devise et le numéro d'immatriculation du bateau.

La nature, le poids ou la quantité de la marchandise.

Le lieu de départ.

Le lieu de la destination.

Le délai approximatif normal du transport.

Les modalités de règlement du fret et des frais.

Les délais de planche au déchargement.

Les taux des surestaries.

La compagnie d'assurances couvrant la responsabilité du transporteur et le numéro de la police.

Toute clause du connaissance qui dérogeait aux clauses obligatoires de la convention d'affrètement prévues par l'arrêté du 29 juin 1942 est nulle quant le contrat de transport est régi par la loi du 22 mars 1941.

Article 5

Le connaissance fait foi entre tous ceux qui sont intéressés au chargement, ainsi qu'entre eux et les assureurs.

En cas de divergences entre le contrat de transport et le connaissance, celui-ci fait foi sauf pour les clauses obligatoires.

Article 6

Le poids de la marchandise embarquée est déterminé conformément à l'article 12, deuxième alinéa, de la loi du 22 mars 1941 (1).

Lorsque, pour déterminer la quantité de marchandise chargée, les parties conviennent d'un moyen autre que la lecture des échelles ou le complètent par un autre moyen, l'expéditeur en supporte les frais.

Les réserves du transporteur, s'il y en a, relatives notamment au poids, à la quantité, au conditionnement ou à l'état de la marchandise, doivent être inscrites sur les connaissements et motivées par le transporteur, qui doit indiquer, à peine de nullité, pourquoi il a été dans l'impossibilité de vérifier la quantité, le conditionnement, l'état de la marchandise. Ces réserves sont présumées être acceptées par l'expéditeur à moins que celui-ci ne les ait rejetées par mention écrite sur le connaissement.

Article 7

En cas d'avarie ou de perte, le transporteur ne sera pas tenu au-delà de la valeur de la marchandise indiquée par l'expéditeur.

Est nulle la convention par laquelle l'expéditeur renonce à ses droits à l'encontre du transporteur en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises.

Article 8

Les transports devant faire l'objet d'un connaissement fluvial sont affichés à tour de rôle avec la mention "transport sous connaissement".

Le transporteur qui choisira ce transport ne peut refuser le connaissement à peine de résiliation de la convention et de dommages et intérêts au profit de l'expéditeur.

Article 9

Le transporteur doit signaler ses arrêts le jour même de l'arrêt au courtier ou à son correspondant.

Il doit signaler, de la même manière, son arrivée trois jours à l'avance au courtier ou à son correspondant.

Le courtier transmet ces renseignements au destinataire indiqué sur le connaissement ou au destinataire à l'ordre de qui le connaissement est endossé, dès que celui-ci s'est fait connaître.

Chaque jour d'arrêt non signalé dans le délai prévu à l'alinéa 1er ci-dessus ainsi que les jours de retard à l'annonce de l'arrivée du bateau s'ajoutent au délai de planche, sans préjudice des dommages et intérêts que le destinataire pourrait réclamer.

Article 10

Le destinataire doit se présenter au lieu de destination le jour même de l'arrivée du bateau.

Si le destinataire refuse la marchandise ou s'il ne s'est pas fait connaître à l'expiration du délai de planche, le transporteur peut faire procéder d'office et sans formalité, pour le compte et aux risques et périls du destinataire, au déchargement de la marchandise sur quai ou en magasin ou en demander le dépôt en mains tierces avec mandat d'en faire effectuer la vente par autorité de justice, jusqu'à concurrence du montant du fret, des surestaries et des frais.

Article 11

Les marchandises ne sont délivrées au destinataire que contre restitution du connaissement et du paiement du prix du fret.

L'expéditeur est garant du paiement au transporteur des surestaries au déchargement.

Le destinataire doit donner décharge au transporteur dans les conditions déterminées soit par l'article 16 de l'arrêté du 29 juin 1942, soit par le contrat de transport.

Article 12

Le transporteur produit au courtier qui rédige le connaissement la police d'assurance couvrant sa responsabilité de transporteur. Mention de cette production est faite par le courtier sur le connaissement.

A la demande du transporteur, le courtier vérifie les endos du connaissement et l'identité du destinataire.

Le courtier d'un transport sous connaissance perçoit en sus de la commission prévue par l'article 8 de l'arrêté du 29 juin 1942 une commission supplémentaire payée par l'expéditeur et dont le taux ne pourra dépasser un pour mille de la valeur de la marchandise.

Article 13

L'arrêté du 25 juin 1945 relatif aux conventions d'affrètement pour la navigation intérieure et l'organisation de la profession de courtier de fret est abrogé.

6.510. Le contenu du connaissance en navigation intérieure est défini en annexe à l'Arrêté du 20 juillet 1960 :

Article Annexe

En exécution de la convention d'affrètement en date du

Intervenue entre :

Expéditeur : M.

- adresse :

Transporteur : M.

- adresse :

Courtier : M.

- adresse :

Il a été reçu à ... par le tableau ... les marchandises ci-dessous :

Échelles :

- V = à vide, C = à charge.

Enfoncement du bateau :

(tableau non reproduit, voir au Journal officiel).

Marque : réserves.

Numéro :

Nombre de colis :

Nature et contenu des colis suivant déclaration des chargeurs :

Poids déclaré en kg :

A destination de :

Nom du destinataire : ... (ou à son ordre).

Adresse :

Lieu de déchargement :

Correspondant :

- nom :

- adresse :

A transporter dans le délai approximatif de ... (aux conditions stipulées au dos ; contre paiement du fret, des frais et des remboursement ci-dessus indiqués :

Selon règlement :

Acomptes reçus, règlement du solde :

Délai de planche au déchargement :

Courtier :

Taux des surestaries :

Commission d'affrètement :

Valeur de la marchandise déclarée par le chargeur :

Assurance de la marchandise :

Assurance responsabilité du transporteur :

Visa du courtier :

Fait à ..., le ...

L'expéditeur, ...

Le transporteur, ...

Le courtier, ...

Le transport est conclu selon convention d'affrètement passée dans les conditions prévues par la loi du 22 mars 1941 et les textes d'application.

Marchandise à livrer à l'ordre de ... (signature).

Certificat de déchargement.

Nous (nom ou raison sociale et adresse) ... certifions avoir déchargé le bateau ... selon connaissance :

Arrivé le :

Déchargement commencé le :

Déchargement terminé le :

Observations :

Date et signature.

- LUXEMBOURG

6.511. La Convention CMNI a été ratifiée par le Luxembourg le 25 mars 2004.

De la préparation parlementaire de la Loi luxembourgeoise du 19 février 2004 portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001, il ressort que le législateur n'a pas jugé utile de rendre la Convention CMNI applicable au transport national de marchandises par les voies d'eau intérieures³⁴⁷. Par conséquent, au Luxembourg, la Convention CMNI s'applique uniquement aux contrats de transport pour des transports internationaux.

Le Luxembourg n'a pas davantage déposé de déclarations conformément aux articles 30³⁴⁸ et 32³⁴⁹ de la Convention CMNI.

Le Luxembourg n'a pas de dispositions légales spécifiques qui s'appliquent à des contrats pour un transport national de marchandises par les voies d'eau intérieures. Des dispositions relevant du droit général du transport, qui se trouvent dans le Code Civil luxembourgeois, s'appliquent aux contrats de transport ayant trait à un transport national de marchandises par les voies d'eau intérieures (art. 1782 tot 1786), tout comme des dispositions visées dans le Code de Commerce (art. 96 à 108).

- PAYS-BAS

6.512. La Convention CMNI a été ratifiée par les Pays-Bas le 20 juin 2006.

Les Pays-Bas ont fait usage de la possibilité offerte par l'article 31 de la Convention CMNI de rendre le régime conventionnel d'application à un transport purement national et à des transports gratuits. L'article 2 de la loi néerlandaise du 16 février 2006 portant approbation et exécution de la Convention faite le 22 juin 2001 à Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) s'énonce comme suit :

Goedgekeurd wordt dat bij de binding van het Koninkrijk aan het in artikel 1 genoemde verdrag voor Nederland verklaringen als bedoeld in artikel 31 onder a en b worden afgelegd, inhoudende dat partijen bij

³⁴⁷ Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, n° 5051, 2.

³⁴⁸ Cette problématique n'est même pas traitée dans l'Exposé des Motifs (voir Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, n° 5051, 2-3).

³⁴⁹ Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, n° 5051, 2.

vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering op Nederlands grondgebied gelegen zijn, bij overeenkomst CMNI van toepassing kunnen verklaren alsmede dat CMNI ook vervoer om niet behelst.

Il en ressort que la Convention CMNI s'applique, en droit néerlandais, au transport purement national *indien partijen dit overeenkomen* (si les parties en conviennent ainsi) de même qu'aux transports gratuits. Si les parties ne conviennent de rien, les dispositions du droit national restent d'application.

Les Pays-Bas n'ont déposé aucune déclaration conformément aux articles 30³⁵⁰ et 32 de la Convention CMNI.

Les dispositions de droit national ne diffèrent pas essentiellement de celles de la Convention CMNI. Le gouvernement néerlandais a déclaré à ce propos :

Op hoofdlijnen stemt CMNI overeen met het reeds in boek 8 BW opgenomen binnenvaartrecht. Er zijn echter enkele verschillen waarvan de volgende de belangrijkste zijn. Artikel 20 CMNI bevat een andere aansprakelijkheidsbeperking dan artikel 8:905 BW. Voorts bevat artikel 25, tweede lid, onder a, CMNI de mogelijkheid om de aansprakelijkheid voor nautische fonten contractueel uit te sluiten, terwijl artikel 8:901 BW daarvoor een wettelijke uitsluiting regelt. Daarnaast verplicht artikel 11, eerste lid, CMNI de vervoerder er toe om voor elk vervoer een vervoersdocument op te maken. Artikel 8:915 BW biedt zowel de afzender als de vervoerder de mogelijkheid om een vervoersdocument op te maken, maar verplicht daartoe niet. Ingevolge artikel 8:916 BW is de vervoerder slechts verplicht op verzoek van de afzender een cognossement op te stellen³⁵¹.

Si la Convention CMNI ne s'applique pas, les dispositions du Titre 10 (*Exploitation*) de la Partie III (*Binnenvaartrecht*) du Livre 8 du code civil néerlandais s'appliquent.

En vertu de l'article 880 de la Section 1 (*Algemene Bepaling*), les articles 361 à 366 inclus s'appliquent par analogie à l'exploitation de bateaux de navigation intérieure. Les dispositions auxquelles il est fait référence figurent à la Section 1 (*Algemene bepalingen*) du Titre 5 (*Exploitation*) de la Partie II (*Zeerecht*) du Livre 8³⁵². Les dispositions spécifiques d'application à des contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures figurent à la Section 2 (*Overeenkomst van goederenvervoer over binnenwateren*) et s'énoncent comme suit :

Artikel 889

Partijen kunnen overeenkomen dat in afwijking van de afdelingen 1 en 2 alsmede in afwijking van afdeling 1 van titel 20 de bepalingen van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) op het vervoer van toepassing zijn.

Artikel 890

- 1. De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisberrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over binnenwateren te vervoeren.*
- 2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over binnenwateren beschouwd, mits het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren.*

³⁵⁰ Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004–2005, 29 943, n° 3, 7.

³⁵¹ Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004–2005, 29 943, n° 3, 2.

³⁵² Voir les textes *supra*, n° 6.34.

3. *Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat zonder eigen beweegkracht deze beide wateren bevaart, wordt beschouwd als vervoer over binnenwateren voor zover, met inachtneming tevens van het tweede lid van dit artikel, het varen van het beweegkracht overbrengende schip als varen over binnenwateren wordt beschouwd. Voor zover dit niet het geval is, wordt het als vervoer over zee beschouwd.*
4. *Deze afdeling is niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van poststukken ter uitvoering van de universele postdienst bedoeld in de Postwet 2009 of onder een internationale postovereenkomst. Onder voorbehoud van artikel 980 is deze afdeling niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van bagage.*

Artikel 891

Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.

Artikel 892

1. *Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbefrachtiging, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbefrachtiging of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender.*
2. *De overeenkomst van vletten is de tijdbefrachtiging strekkende tot vervoer van zaken binnen een havencomplex.*
3. *Ruimtebevrachting is de reisbevrachting tegen een naar inhoud van het schip bepaalde vracht.*
4. *Onder "vervrachter" is in deze afdeling de in het eerste lid genoemde vervoerder, onder "bevrachter" de aldaar genoemde afzender te verstaan.*

Artikel 893

De wetsbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip, anders dan bij wijze van rompbefrachtiging, niet van toepassing.

Artikel 894

1. *Bij eigendomsovergang van een tevoren vervracht, al dan niet teboekstaand, schip op een derde volgt deze in alle rechten en verplichtingen van de vervrachter op, die nochtans naast de nieuwe eigenaar aan de overeenkomst gebonden blijft.*
2. *Rechten en verplichtingen, welke vóór de eigendomsovergang opeisbaar zijn geworden, gaan op de derde niet over.*

Artikel 895

De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij hen heeft ontvangen.

Artikel 896

Onverminderd artikel 895 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.

Artikel 897

1. *In geval van tijdbefrachtiging is de vervrachter verplicht de schipper opdracht te geven binnen de grenzen door de overeenkomst gesteld de orders van de bevrachter op te volgen. De vervrachter staat er voor in, dat de schipper de hem gegeven opdracht nakomt.*
2. *De bevrachter staat er voor in, dat het schip de plekken of plaatsen, waarheen hij het ter inlading, lossing of anderszins op grond van het eerste lid beveelt te gaan, veilig kan bereiken, innemen en verlaten. Indien deze plekken of plaatsen blijken niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de schipper, door de hem gegeven orders op te volgen, onredelijk handelde.*

3. Onverminderd artikel 943 wordt de bevrachter mede verbonden door en kan hij rechten ontleen aan een rechtsbehandeling, die de schipper ingevolge het eerste lid van dit artikel verricht. Onder rechtsbehandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.

Artikel 898

1. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.

2. Ten aanzien van deugdelijkheid en geschiktheid van het schip en van het materiaal, waarvan hij zich bedient of die hij ter beschikking stelt, is van de vervoerder de zorg vereist van een zorgvuldig vervoerder, die aan boord van eigen schip vervoert en gebruik maakt van eigen materiaal. Voor ondeugdelijkheid of ongeschiktheid van materiaal, dat door afzender of ontvanger ter beschikking van de vervoerder is gesteld, is de vervoerder niet aansprakelijk, voor zover een zorgvuldig vervoerder zich van zulk materiaal zou hebben bediend.

3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

Artikel 899

Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder de volgende omstandigheden niet heeft kunnen vermijden:

- a. brand;
- b. ontploffing;
- c. hitte;
- d. koude;
- e. optreden van knaagdieren of ongedierte;
- f. bederf;
- g. lekkage;
- h. smelting;
- i. ontvlaming;
- j. corrosie.

Artikel 900

Wanneer vervoerde zaken een beschadiging of een verlies lijden, waaraan zij door hun aard licht onderhevig zijn, wanneer levende dieren doodgaan of beschadigd worden, of wanneer door de afzender in een laadkist gestuwde zaken bij onbeschadigde laadkist een beschadiging of een verlies lijden, wordt vermoed dat de vervoerder noch de omstandigheid die deze beschadiging of dit verlies veroorzaakte heeft kunnen vermijden, noch heeft kunnen verhinderen, dat deze omstandigheid tot deze beschadiging of dit verlies leidde.

Artikel 901

1. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging voor zover deze, hoe dan ook, is veroorzaakt door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van één of meer opvarenden van het schip, de sleepboot of de dumbboot, gepleegd bij de navigatie daarvan, tenzij de navigatiefout niet zou zijn gemaakt indien de vervoerder bij de keuze van deze personen gehandeld zou hebben als van een zorgvuldig vervoerder mag worden verwacht. Het in de vorige zin bepaalde geldt ook voor zover de beschadiging mede werd veroorzaakt door een na de navigatiefout opgekomen omstandigheid, die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen. Fouten gepleegd bij het samenstellen van een sleep of van een duweenheid zijn navigatiefouten als hier bedoeld.

2. Voor schade ontstaan door eigen navigatiefouten is de vervoerder slechts aansprakelijk, wanneer hij deze beging hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

Artikel 902

1. *Nietig is ieder beding, waarbij de ingevolge artikel 895 op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast op andere wijze wordt verminderd dan in deze afdeling is voorzien, tenzij het betreft:*

a. beschadiging opgekomen vóór of voortvloeiend uit een omstandigheid liggend vóór het laden in of na het lossen uit het schip;

b. het vervoer van zaken, die door hun karakter of gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen en welker vervoer moet geschieden onder omstandigheden of op voorwaarden, die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Het hier bepaalde geldt echter slechts, wanneer voor het vervoer van deze zaken geen cognossement aan order of toonder, doch een blijkens zijn bewoordingen onverhandelbaar document is afgegeven en het niet betreft een gewone handelslading, verscheept bij gelegenheid van een gewone handelsverrichting.

2. *In afwijking van het eerste lid staat het partijen vrij bij een in het bijzonder ten aanzien van het voorgenomen vervoer aangegane en in een afzonderlijk, niet naar in een ander geschrift voorkomende bedingen verwijzend, geschrift neergelegde overeenkomst te bedingen dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een in die overeenkomst ondubbelzinnig omschreven wijze van behandeling der zaken dan wel ondeugdelijkheid of ongeschiktheid van schip of materiaal. Ondanks zulk een beding blijft de vervoerder aansprakelijk voor door de omschreven wijze van behandeling dan wel ondeugdelijkheid of ongeschiktheid veroorzaakte beschadiging, voor zover een zorgvuldig vervoerder deze had kunnen verhinderen.*

3. *Wordt voor het vervoer een cognossement of ander document afgegeven, dan moet, op straffe van nietigheid van een beding als bedoeld in het tweede lid, daarin uitdrukkelijk worden verwezen naar dit afzonderlijke geschrift.*

4. *Onder beschadiging worden mede verstaan niet-afl levering en geheel of gedeeltelijk verlies van zaken.*

Artikel 903

1. *Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 895 en 896 rustende verplichtingen, heeft de afzender geen ander recht dan betaling te vorderen van een bedrag, dat wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd.*

2. *De in het eerste lid genoemde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.*

3. *De vervoerder is in geen geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.*

4. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.*

Artikel 904

1. *Indien met betrekking tot een zaak hulploon, een bijdrage in avarij-grosse of een schadevergoeding uit hoofde van artikel 951 is verschuldigd, wordt deze aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.*

2. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.*

Artikel 905

1. *Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 895 en 896 rustende verplichtingen, is hij niet aansprakelijk boven bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bedragen.*

2. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.*

Artikel 906

1. *De vervoerder kan zich niet beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid, voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
2. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*

Artikel 907

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.

Artikel 908

1. *Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*
2. *Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*
3. *Zijn bij het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden. De afzender is op verlangen van de vervoerder in geval van opzegging van de overeenkomst verplicht tot lossing van de reeds gestuwde zaken of, in geval de vervoerder de reis aanvaardt en het vertrek van het schip zonder herstuwning van de reeds gestuwde zaken niet mogelijk is, tot deze herstuwning.*
4. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst, doch niet vóór lossing van de zaken.*
5. *De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt tengevolge van de opzegging, van de aanvaarding van de reis, dan wel van lossing of herstuwning van reeds ingenomen zaken.*
6. *Dit artikel is niet van toepassing in geval van tijdbevrachting.*

Artikel 909

1. *In geval van reisbevrachting is de verrachter na ontvangst van wat hij van de bevrachter heeft te vorderen, op diens verlangen verplicht de reis te aanvaarden met een gedeelte der overeengekomen zaken. De bevrachter is verplicht de verrachter de vracht over de niet ter beschikking gestelde zaken vóór het begin van het vervoer te voldoen.*
2. *De verrachter is bevoegd in plaats van de ontbrekende zaken andere aan te nemen. Hij is niet gehouden de vracht, die hij voor het vervoer van deze zaken ontvangt, met de bevrachter te verrekenen, behalve voor zover hij zijnerzijds van de bevrachter vracht over niet ter beschikking gestelde zaken heeft geïnd of gevorderd.*
3. *Is vertrek niet mogelijk zonder herstuwning van de reeds gestuwde zaken, dan is de bevrachter op verlangen van de verrachter tot deze herstuwning verplicht. Hij is bovendien verplicht de verrachter de schade te vergoeden die deze door herstuwning van reeds ingenomen zaken lijdt.*

Artikel 910

1. *De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.*
2. *De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.*
3. *Is bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, niet of slechts gedeeltelijk voldaan aan de in het eerste lid van dit*

artikel genoemde verplichting van de afzender, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 908 en het vijfde lid van artikel 911 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 911

- 1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn de documenten en inlichtingen, die van de zijde van de afzender vereist zijn voor het vervoer dan wel ter voldoening aan vóór de aflevering van de zaken te vervullen douane- en andere formaliteiten.*
- 2. De vervoerder is verplicht redelijke zorg aan te wenden dat de documenten, die in zijn handen zijn gesteld, niet verloren gaan of onjuist worden behandeld. Een door hem terzake verschuldigde schadevergoeding zal die, verschuldigd uit hoofde van de artikelen 903 tot en met 906 in geval van verlies van de zaken, niet overschrijden.*
- 3. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.*
- 4. Zijn bij het verstrijken van de tijd waarbinnen de in het eerste lid genoemde documenten en inlichtingen aanwezig moeten zijn, deze, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 908 van overeenkomstige toepassing.*
- 5. Indien door het niet naar behoren aanwezig zijn van de in dit artikel bedoelde documenten of inlichtingen vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van vertraging in de aanvang of het verloop daarvan, zal de schadevergoeding niet minder bedragen dan het overliggeld over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.*

Artikel 912

- 1. Wanneer vóór of bij de aanbieding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*
- 2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*
- 3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.*

Artikel 913

- 1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die materiaal, dat hij deze ter beschikking stelde of zaken die deze ten vervoer ontving dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkenden, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.*
- 2. Dit artikel laat artikel 914 en de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.*

Artikel 914

- 1. Ten vervoer ontvangen zaken, die een zorgvuldig vervoerder, indien hij geweten zou hebben dat zij na hun inontvangstneming gevaar zouden kunnen opleveren, met het oog daarop niet ten vervoer zou hebben willen ontvangen, mogen door hem op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd dan wel op andere wijze onschadelijk gemaakt. Ten aanzien van ten vervoer ontvangen zaken, waarvan de vervoerder de gevaarlijkheid heeft gekend, geldt hetzelfde doch slechts dan wanneer zij onmiddellijk dreigend gevaar opleveren.*

2. Indien de vervoerder op grond van het eerste lid gerechtigd is tot lossen, vernietigen of op andere wijze onschadelijk maken van zaken, is de afzender op verlangen van de vervoerder en wanneer hem dit redelijkerwijs mogelijk is, verplicht deze maatregel te nemen.
3. Door het treffen van de in het eerste of tweede lid bedoelde maatregel eindigt de overeenkomst met betrekking tot de daar genoemde zaken, doch, indien deze alsnog worden gelost, eerst na deze lossing. De vervoerder verwittigt zo mogelijk de afzender, degeen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degeen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkerwijs afgegeven vrachtbrief of cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden. Dit lid is niet van toepassing met betrekking tot zaken die de vervoerder na het treffen van de in het eerste of tweede lid bedoelde maatregel alsnog naar hun bestemming vervoert.
4. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na beëindiging van de overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.
5. Indien zaken na beëindiging van de overeenkomst alsnog in feite worden afgeleverd, wordt vermoed, dat zij zich op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst bevonden in de staat, waarin zij feitelijk zijn afgeleverd; worden zij niet afgeleverd, dan wordt vermoed, dat zij op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst verloren zijn gegaan.
6. Indien de afzender na feitelijke aflevering een zaak niet naar haar bestemming vervoert, wordt het verschil tussen de waarden ter bestemming en ter plaatse van de aflevering, beide als bedoeld in het tweede lid van artikel 903, aangemerkt als waardevermindering van die zaak. Vervoert de afzender een zaak na de feitelijke aflevering alsnog naar haar bestemming, dan worden de kosten die hij te dien einde maakt aangemerkt als waardevermindering van die zaak.
7. Op de feitelijke aflevering is het tussen partijen overeengekomene alsmede het in deze afdeling nopens de aflevering van zaken bepaalde van toepassing, met dien verstande, dat deze feitelijke aflevering niet op grond van de tweede zin van het eerste lid of op grond van het derde lid van artikel 947 de vracht verschuldigd doet zijn. De artikelen 955, 956 en 957 zijn van overeenkomstige toepassing.
8. Dit artikel laat de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.
9. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste of het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.

Artikel 915

1. Zowel de afzender als de vervoerder kunnen terzake van het vervoer een document (vrachtbrief) opmaken en verlangen dat dit of een mogelijkerwijs door hun wederpartij opgemaakt document, door hun wederpartij wordt getekend en aan hen wordt afgegeven. Dit document kan noch aan order noch aan toonder worden gesteld. De ondertekening kan worden gedrukt of door een stempel dan wel enig ander kenmerk van oorsprong worden vervangen.
2. In de vrachtbrief worden aan de hand van door de afzender te verstrekken gegevens vermeld:
 - a. de ten vervoer ontvangen zaken,
 - b. de plaats waar de vervoerder de zaken ten vervoer heeft ontvangen,
 - c. de plaats waarheen de vervoerder op zich neemt de zaken te vervoeren,
 - d. de geadresseerde,
 - e. de vracht,
 - f. al hetgeen overigens aan afzender en vervoerder gezamenlijk goeddunkt.
 De afzender staat in voor de juistheid, op het ogenblik van inontvangstneming van de zaken, van de door hem verstrekte gegevens.
3. Ondertekening door de afzender houdt op zichzelf niet in, dat hij de juistheid erkent van de aantekeningen die de vervoerder op de vrachtbrief ten aanzien van de zaken plaatste.

Artikel 916

1. Op verlangen van de afzender, geuit voor de inlading een aanvang neemt, is de vervoerder verplicht voor zaken, die hij ten vervoer ontving, een cognossement op te maken, te dateren, te ondertekenen en tegen intrekking van een ontvangstbewijs of ligcognossement, dat door hem mocht zijn afgegeven, aan de afzender af te geven. De afzender is verplicht de gegevens, die nodig zijn voor het opmaken van het cognossement te

verstrekken en staat in voor de juistheid daarvan op het oogenblik van de inontvangstneming van de zaken. Op verlangen van de vervoerder is de afzender verplicht het cognossement mede te ondertekenen of hem een ondertekend afschrift daarvan ter hand te stellen.

2. Wanneer de zaken voor zij ten vervoer zijn ingeladen door de vervoerder worden ontvangen, is deze op verlangen van de afzender verplicht een ontvangstbewijs of een voorlopig cognossement op te maken, te dateren, te ondertekenen en af te geven. De afzender is verplicht de gegevens, die nodig zijn voor het opmaken van dit document, te verstrekken en hij staat in voor de juistheid daarvan op het oogenblik van de inontvangstneming van de zaken.

3. Nadat de inlading is voltooid, is de vervoerder op verlangen van de afzender verplicht een dergelijk voorlopig cognossement hetzij om te ruilen tegen een cognossement, als in het eerste lid bedoeld, hetzij op het voorlopige cognossement de naam van het schip of de schepen, aan boord waarvan de zaken werden geladen, en de datum of de data van de inlading aan te tekenen en vervolgens deze gegevens te ondertekenen.

4. De ondertekening kan worden gedrukt of door een stempel dan wel enig ander kenmerk van oorsprong worden vervangen.

Artikel 917

Indien een vervoerovereenkomst is gesloten en bovendien een cognossement is afgegeven, wordt, behoudens artikel 940 tweede lid, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de afzender door de bedingen van de vervoerovereenkomst en niet door die van dit cognossement beheerst. Behoudens het in artikel 940 eerste lid gestelde vereiste van houderschap van het cognossement, strekt dit hun dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de vervoerder.

Artikel 918

Het cognossement, voor zover het geen ligcognossement is, vermeldt de ten vervoer ontvangen zaken, de plaats waar de vervoerder hen ten vervoer heeft ontvangen, de plaats waarheen de vervoerder op zich neemt hen te vervoeren, het schip aan boord waarvan de zaken worden geladen, en de geadresseerde.

Artikel 919

1. In het cognossement wordt de geadresseerde, ter keuze van de afzender, aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder. Op verlangen van de vervoerder wordt vermeld aan wie deze kennis kan geven dat hij gereed is te lossen.

2. De enkele woorden "aan order" worden geacht de order van de afzender aan te geven.

Artikel 920

De verhandelbare exemplaren van een cognossement, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle.

Artikel 921

1. Het cognossement bewijst, behoudens tegenbewijs, dat de vervoerder de zaken heeft ontvangen en wel wat hun aard betreft, zoals deze daarin in het algemeen zijn omschreven en overigens zoals deze daarin naar aantal, gewicht of maat zijn vermeld. Tegenbewijs tegen het cognossement wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.

2. Indien in het cognossement de clausule: "aard, aantal, maat of gewicht onbekend" of enige andere clausule van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het cognossement voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de vervoerder niet, tenzij bewezen wordt, dat hij de aard, het aantal, de maat of het gewicht der zaken heeft gekend of had behoren te kennen.

3. Een cognossement, dat de uiterlijk zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de vervoerder die zaak voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.

4. Ondertekening door de afzender van het cognossement of van een afschrift daarvan houdt op zichzelf niet in, dat hij de juistheid erkent van de aantekeningen die de vervoerder daarop ten aanzien van de zaken plaatste.

Artikel 922

1. *Vervijzingen in het cognossement worden geacht slechts die bedingen daarin in te voegen, die voor degeen, jegens wie daarop een beroep wordt gedaan, duidelijk kenbaar zijn.*
2. *Een dergelijke beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degeen jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.*
3. *Nietig is ieder beding, waarbij van het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.*

Artikel 923

Een cognossement aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in afdeling 2 van Titel 4 van Boek 3.

Artikel 924

Levering van het cognossement vòòr de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.

Artikel 925

De vervoerder is verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen; in geval van tijdbevrachting is echter artikel 897 van toepassing en in geval van reisbevrachting artikel 926.

Artikel 926

1. *In geval van reisbevrachting is de bevrachter verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen.*
2. *Hij moet daartoe aanwijzen een plek, waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en waarvandaan het veilig kan vertrekken.*
3. *Indien de aangewezen plek niet beschikbaar is, lopen laad- en lostijd zoals zij gelopen zouden hebben wanneer deze plek wel beschikbaar zou zijn geweest.*
4. *Wanneer de bevrachter niet aan deze verplichting voldoet, is de vervrachter zonder dat enige aanmaning is vereist bevoegd zelf de plek van inlading of lossing aan te wijzen.*
5. *Indien de bevrachter meer dan één plek aanwijst, geldt de tijd nodig voor het verhalen als gebruikte laad- of lostijd. De kosten van verhalen zijn voor zijn rekening.*
6. *De bevrachter staat er voor in, dat het schip op de plek, die hij op grond van het eerste lid ter inlading of lossing aanwijst, veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de schipper, door de hem gegeven aanwijzing op te volgen, onredelijk handelde.*

Artikel 927

Wanneer in geval van reisbevrachting de bevrachter de bevoegdheid heeft laad- of loshaven nader aan te wijzen, is artikel 926 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 928

In geval van ruimtebevrachting zijn alle kosten en tijdverlet, veroorzaakt om het schip de plek waar het ter beschikking moet worden gesteld te doen bereiken, ten laste van de bevrachter. De vergoeding voor tijdverlet zal niet minder bedragen dan het overliggeld voor de gebezigde uren.

Artikel 929

1. *De vervoerder is verplicht het schip ter inlading en ter lossing beschikbaar te stellen.*

2. De afzender is verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen en de ontvanger is verplicht hen uit het schip te lossen. Wanneer de vervoerder daarbij aanwijzingen geeft voor de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade zijn zij verplicht deze op te volgen.

Artikel 929a

1. De vervoerder stelt het schip aan de afzender ter beschikking met ten minste de krachtens de Waterwet en bij algemene maatregel van bestuur bepaalde losstandaard. Zodra met het laden een aanvang is gemaakt, wordt het schip geacht aan dit vereiste te voldoen.

2. De afzender en de ontvanger – en in geval zij van een overslaginstallatie gebruik maken in hun plaats de exploitant daarvan – zijn jegens elkaar en jegens de vervoerder verplicht de voor ieder van hen krachtens de Wet milieubeheer of de Waterwet en bij algemene maatregel van bestuur voorgeschreven maatregelen met betrekking tot het laden en lossen van het schip te treffen. Voor zover het betreft hun onderlinge verplichtingen kunnen de afzender en de ontvanger anders overeenkomen dan uit de vorige volzin voortvloeit.

3. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste of tweede lid op andere wijze wordt afgeweken dan volgens die leden geoorloofd is.

Artikel 930

1. De laadtijd gaat in op de dag volgende op die waarop de vervoerder aan de afzender of aan een door deze aangewezen persoon het schip heeft gemeld.

2. Indien het de afzender bekend is, dat het schip zich op de dag van het sluiten van de overeenkomst in de laadplaats bevindt, wordt de vervoerder beschouwd als op die dag de in het eerste lid bedoelde melding te hebben verricht.

Artikel 931

1. Voor zover de vervoerder verplicht is tot laden, is hij gehouden zulks in de overeengekomen laadtijd te doen.

2. Voor zover de afzender verplicht is tot laden of stuwen, staat hij er voor in dat zulks in de overeengekomen laadtijd geschiedt.

3. Wanneer overligtijd is bedongen, is de afzender gerechtigd deze tijd na afloop van de laadtijd voor inlading en stuwning te bezigen.

4. Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op vier opeenvolgende dagen of, als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal.

5. De laadtijd wordt verkort met het aantal uren, dat de belading eerder is aangevangen of de vervoerder het schip op verlangen van de afzender eerder voor belading beschikbaar hield dan het tijdstip, waarop ingevolge het eerste lid van artikel 930 de laadtijd inging. Hij wordt verlengd met het aantal uren, dat het schip na aanvang van de werktijd op de dag, waarop de laadtijd inging, nog niet voor belading beschikbaar was.

6. Laadtijd, bedongen overligtijd en de in het vierde lid bedoelde overligdagen worden, voor zover de afzender tot laden of stuwen verplicht is, verlengd met de uren, dat niet kan worden geladen of gestuwd door schuld van de vervoerder of door omstandigheden gelegen in het schip of in het materiaal van het schip waarvan de vervoerder of de afzender zich bedient. Zij nemen een einde, wanneer belading en stuwning zijn beëindigd.

Artikel 932

1. De afzender is gehouden tot betaling van overliggeld voor de overligtijd met uitzondering van de uren vermeld in de eerste zin van het zesde lid van artikel 931. Hij is bovendien verplicht de vervoerder de schade te vergoeden wanneer, door welke oorzaak dan ook, vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van vertraging in de aanvang of het verloop van dit vervoer, ontstaan doordat de afzender belading en stuwning niet had voltooid in de laadtijd en de bedongen of wettelijke overligtijd. Deze schadevergoeding zal niet minder bedragen dan het overliggeld over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.

2. De wettelijke bepalingen omtrent boetebedingen zijn niet van toepassing op bedingen met betrekking tot overliggeld.

3. *Schuldenaren van overliggeld en een mogelijkernijs uit hoofde van het tweede lid van artikel 931 verschuldigde schadevergoeding zijn tot betaling daarvan hoofdelijk verbonden.*
4. *Voorts gelden de regels, zo nodig vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur, ten aanzien van het aantal der laad- en losdagen, de berekening van de laad-, los- en overligtijd, het bedrag van het overliggeld, de wijze, waarop het gewicht der te vervoeren of vervoerde zaken wordt bepaald, de duur van de werktijd en de uren, waarop deze begint en eindigt, voor zover niet bij plaatselijke verordening andere uren van aanvang en einde zijn bepaald, en de vergoeding voor of het meetellen van nachten, zaterdagen, zondagen en daarmede geheel of gedeeltelijk gelijkgestelde dagen, indien des nachts of op genoemde dagen geladen, gestuwd of gelost wordt, alsmede het begin van laad- en lostijd en de dagen en uren, waarop kennisgevingen van laad- of losgereedheid kunnen worden gedaan.*

Artikel 933

De artikelen 930, 931 en 932 vinden overeenkomstige toepassing op lossen.

Artikel 934

1. *Behalve in geval van tijd- of reisbevrachting is de vervoerder wanneer, nadat de inlading een aanvang heeft genomen, het schip vergaat of zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet zonder ingrijpende maatregel mogelijk is, na lossing van de zaken bevoegd de overeenkomst te beëindigen, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet; een maatregel tot herstel, die lossing van de gehele lading noodzakelijk maakt, wordt daarbij vermoed een ingrijpende maatregel te zijn.*
2. *Vermoed wordt dat het vergaan of de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
3. *De vervoerder verwittigt, zo mogelijk, de afzender, de geadresseerde en degeen aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven cognossement bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.*
4. *Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing.*

Artikel 935

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting is de verrachter, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet, bevoegd de overeenkomst geheel of met betrekking tot een gedeelte der zaken al dan niet uitdrukkelijk op te zeggen, wanneer het schip, zonder dat het vergaan is, zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het, naar het oordeel van de verrachter, het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is.*
2. *Wanneer in geval van reisbevrachting de verrachter reeds aan boord ontvangen zaken, zij het niet in het bevrachte schip, ondanks de beëindiging van de overeenkomst, naar hun bestemming vervoert, wordt dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*
3. *Door de opzegging eindigt de overeenkomst, doch ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken, eerst na lossing van die zaken.*
4. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
5. *De verrachter verwittigt, zo spoedig als dit mogelijk is, de bevrachter, de geadresseerde en degeen aan wie hij bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.*
6. *Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing met dien verstande, dat in geval van tijdbevrachting vracht verschuldigd blijft tot op het tijdstip van de lossing der zaken.*

Artikel 936

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting eindigt de overeenkomst met het vergaan van het schip.*
2. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat het vergaan van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter*

komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.

3. Vervoert de verrichter ondanks het vergaan van het schip zaken die reeds aan boord waren ontvangen alsnog naar hun bestemming, dan wordt in geval van reisbevrachting dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.

4. De verrichter verwittigt, zo spoedig als dit mogelijk is, de bevrachter, de geadresseerde en degeen aan wie hij bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.

5. Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing.

Artikel 937

1. De afzender is, tenzij een cognossement is afgegeven, bevoegd zichzelf of een ander als geadresseerde aan te wijzen, een gegeven aanduiding van de geadresseerde te wijzigen, orders omtrent de aflevering te geven of te wijzigen dan wel aflevering van ten vervoer ontvangen zaken vóór de aankomst ter bestemming te verlangen, voor zover de vervoerder aan deze aanwijzingen redelijkerwijs kan voldoen en mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken. Wanneer het schip naar een niet eerder overeengekomen plaats of plek is gevaren, is hij verplicht de vervoerder terzake bovendien een redelijke vergoeding te geven.

2. Hij kan deze rechten niet uitoefenen, wanneer door het opvolgen van zijn aanwijzingen de reis zou worden vertraagd.

3. Deze rechten van de afzender vervallen al naarmate de geadresseerde op de losplek zaken ter lossing aanneemt of de geadresseerde van de vervoerder schadevergoeding verlangt omdat deze zaken niet aflevert.

4. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 955, 956 en 957 zijn van toepassing.

Artikel 938

1. Indien een cognossement is afgegeven, is uitsluitend de in artikel 940 bedoelde houder daarvan en dan alleen tegen afgifte van alle verhandelbare exemplaren van dit cognossement, bevoegd, voor zover de vervoerder hieraan redelijkerwijs kan voldoen, aflevering van alle daarop vermelde zaken gezamenlijk vóór de aankomst ter bestemming te verlangen, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading terzake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken. Wanneer het schip naar een niet eerder overeengekomen plaats of plek is gevaren, is hij verplicht de vervoerder ter zake bovendien een redelijke vergoeding te geven.

2. Hij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer door de voortijdige aflevering de reis zou worden vertraagd.

3. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 955, 956 en 957 zijn van toepassing.

Artikel 939

Indien geen cognossement doch aan de afzender een vrachtbrief die een geadresseerde vermeldt is afgegeven, heeft ook deze geadresseerde jegens de vervoerder het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij zijn de artikelen 903, 905 en 906 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 940

1. Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij zijn de artikelen 903, 905 en 906 van toepassing.

2. Jegens de houder van het cognossement, die niet de afzender was, is de vervoerder onder cognossement gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van dit cognossement. Jegens iedere houder van het cognossement kan hij de uit het cognossement duidelijke kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het cognossement, die ook de afzender was, kan de vervoerder zich bovendien op de bedingen van de vervoerovereenkomst en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.

Artikel 941

1. Indien bij toepassing van artikel 943 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jegens de in artikel 940 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden.

2. In het in het eerste lid genoemde geval is ieder der vervoerders gerechtigd de uit het cognossement blijkenende rechten jegens de cognossementhouder uit te oefenen en is deze jegens iedere vervoerder gekwetten tot op het opeisbare bedrag dat hij op grond van het cognossement aan één hunner heeft voldaan. Titel 7 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 942

Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde cognossement heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar, waarvan ná de gemeenschappelijke voorman, die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.

Artikel 943

1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd. Is het cognossement niet of op onleesbare wijze ondertekend, dan wordt de wederpartij van de afzender als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.

2. Indien de schipper of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degenen genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbefrachtiging is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbefrachtiger als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbefrachtiging uitgegeven, dan wordt naast de hiergenoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de eigenaar als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.

3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbefrachtiger, onderscheidenlijk de eigenaar, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbefrachtiger, onderscheidenlijk de eigenaar, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbefrachtiger, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.

4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 861 onverlet.

5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.

Artikel 944

1. Het eerste lid, eerste volzin van artikel 943 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid, eerste volzin van artikel 943 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van afgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkernwijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.

2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch

zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het oogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

3. Een beroep op het tweede lid van artikel 943 is mogelijk ook indien de schipper door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijk beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het oogenblik van uitgifte daarvan wist dat de schipper de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de schipper het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

Artikel 945

1. Is een vervoerster ingevolge artikel 943 tot meer gehouden dan waartoe hij uit hoofde van zijn bevrachting is verplicht of ontving hij minder dan waartoe hij uit dien hoofde is gerechtigd, dan heeft hij - mits de ondertekening van het cognossement of de afgifte van het formulier plaatsvond krachtens het in de bevrachting bepaalde, dan wel op verzoek van de bevrachter - deswege op deze laatste verhaal.

2. Hetzelfde geldt voor een ingevolge het eerste lid aangesproken bevrachter, die op zijn beurt vervoerster is.

Artikel 946

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.

2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.

3. Tenzij het cognossement in overeenstemming met het eerste lid van kwijting is voorzien en aan de vervoerder is afgegeven, is de ontvanger verplicht naarmate van de aflevering van de zaken ontvangstbewijzen daarvoor af te geven, voor zover althans dit de aflevering niet op onredelijke wijze vertraagt.

Artikel 947

1. Een derde gedeelte van de vracht, berekend over de ten vervoer ontvangen zaken, - of, wanneer een beding als "franco vracht tegen ontvangstbewijs" is gemaakt, twee derde gedeelte daarvan - is verschuldigd op het oogenblik, dat de vervoerder de zaken ten vervoer ontvangt of, wanneer door hem een vrachtbrief of cognossement wordt afgegeven, bij het afgeven hiervan. De overige vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming of ter plaatse, waar de vervoerder hen met inachtneming van artikel 937 of artikel 938 afleverde. Is de vracht bepaald naar gewicht of omvang der zaken, dan wordt hij berekend naar deze gegevens bij aflevering.

2. Wanneer zaken weliswaar worden afgeleverd, doch niet ter bestemming, is distantievracht verschuldigd. Deze wordt berekend aan de hand van het door de zaken afgelegde gedeelte van het vervoer en de door de vervoerder gemaakte kosten. Hierbij wordt rekening gehouden met de gehele duur en lengte van het vervoer en het totaal van de daarvoor door de vervoerder te maken kosten.

3. Vracht, die in één som voor alle zaken is bepaald, is, ook wanneer slechts een gedeelte van die zaken ter bestemming is afgeleverd, in zijn geheel verschuldigd.

4. Vracht, die vooruit te voldoen is of voldaan is, is en blijft - behalve in geval van tijdbevrachting - in zijn geheel verschuldigd, ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd.

5. Zaken, die niet zijn afgeleverd, worden desalniettemin aangemerkt als afgeleverde zaken voor zover het niet afleveren het gevolg is van de aard of een gebrek van de zaken, dan wel van een handeling of nalaten van een rechthebbende op of de afzender, geadresseerde of ontvanger van de zaken.

6. Wanneer de vracht in het cognossement op een lager bedrag is vastgesteld dan in de vervoerovereenkomst, is het verschil aan de vervoerder vooruit te voldoen.

7. Wanneer de afzender niet de vóór het begin van het vervoer verschuldigde vracht heeft voldaan, is de vervoerder bevoegd het vertrek van het schip op te schorten. Met toestemming van de rechter is hij gerechtigd tot het nemen van de in de artikelen 955 en 957 genoemde maatregelen. Gaat hij hiertoe over, dan zijn

deze artikelen alsmede artikel 956 van toepassing. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, wanneer, door welke oorzaak dan ook, vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van deze opschorting. Deze schadevergoeding zal niet minder bedragen dan het overliggeld over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.

Artikel 948

Voor zaken die door een opvarende voor eigen rekening in strijd met enig wettelijk verbod worden vervoerd is de hoogste vracht verschuldigd die ten tijde van de inlading voor soortgelijke zaken kon worden bedongen. Deze vracht is verschuldigd ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd en de ontvanger is met de verscheper hoofdelijk voor deze vracht verbonden.

Artikel 949

Onder voorbehoud van de laatste zinsnede van het zesde lid van artikel 935 is in geval van tijdbeverchting vracht niet verschuldigd over de tijd, dat de bevrachter het schip niet overeenkomstig de bedingen van de bevrachting te zijner beschikking heeft

- a. ten gevolge van beschadiging daarvan, dan wel*
- b. doordat de verrachter in de nakoming van zijn verplichtingen tekort schiet, mits het schip meer dan 24 aaneengesloten uren niet ter beschikking van de bevrachter staat.*

Artikel 950

1. Bij tijdbeverchting komen de brandstof voor de voortstuwingsinstallaties en de smeerolie, de havenrechten en soortgelijke rechten en uitgaven, die verschuldigd worden ten gevolge van uitgevoerde reizen en het vervoeren van zaken, ten laste van de bevrachter. De overige lasten der exploitatie van het schip komen ten laste van de verrachter.

2. Bij vletten komen de havengelden ten laste van de verrachter, tenzij het schip zich begeeft naar een andere gemeente. In dat geval komen de havengelden, verschuldigd in die andere gemeente, alsmede de havengelden, verschuldigd na terugkeer in de oorspronkelijke gemeente, ten laste van de bevrachter.

Artikel 951

Onverminderd het omtrent avarij-grosse bepaalde en onverminderd afdeling 1 van Titel 4 van Boek 6 zijn de afzender en de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de in artikel 940 bedoelde houder daarvan, hoofdelijk verbonden de vervoerder de schade te vergoeden, geleden doordat deze zich als zaakwaarnemer inliet met de behartiging van de belangen van een rechthebbende op ten vervoer ontvangen zaken dan wel doordat de kapitein of de schipper zijn in de artikelen 261 of 860 genoemde verplichtingen is nagekomen.

Artikel 952

Slechts een schriftelijk en ondubbelzinnig daartoe strekkend beding ontheft de afzender van zijn verplichtingen terzake van het vervoer.

Artikel 953

- 1. De vervoerder is verplicht de bedragen, die als rembours op de zaak drukken, bij aflevering van de zaak van de ontvanger te innen en vervolgens aan de afzender af te dragen. Wanneer hij aan deze verplichting, door welke oorzaak dan ook, niet voldoet, is hij verplicht het bedrag van het rembours aan de afzender te vergoeden, doch indien deze geen of minder schade leed, ten hoogste tot op het bedrag van de geleden schade.*
- 2. De ontvanger, die ten tijde van de aflevering weet dat een bedrag als rembours op de zaak drukt, is verplicht aan de vervoerder het door deze aan de afzender verschuldigde bedrag te voldoen.*

Artikel 954

1. De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van

die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.

2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem verschuldigd is of zal worden ter zake van het vervoer van die zaken alsmede voor hetgeen als bijdrage in avarij-grosse op die zaken verschuldigd is of zal worden. Hij kan dit recht tevens uitoefenen voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt. Indien een cognossement is afgegeven, kan hij dit recht slechts uitoefenen voor wat hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden, tenzij het cognossement bepaalt, dat de vracht of andere vorderingen terzake van het vervoer door de afzender moeten worden voldaan; in dat geval kan hij de zaken terughouden, totdat de afzender aan zijn verplichtingen voldoet. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welke hoogte nog niet kan worden vastgesteld. De vervoerder behoeft echter geen zekerheid te aanvaarden voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt.

3. De in dit artikel aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontring, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

Artikel 955

1. Voor zover, nadat zo nodig de in artikel 933 bedoelde melding is geschied, hij die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken, niet opkomt, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, voor zover op zaken beslag is gelegd, alsmede indien de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is, is de vervoerder gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Op zijn verzoek kan de rechter bepalen, dat hij deze zaken, desgewenst ook in het schip, onder zichzelf kan houden of andere maatregelen daarvoor kan treffen. Hij is verplicht de afzender zo spoedig mogelijk op de hoogte te stellen.

2. De derde-bewaarnemer en de ontvanger zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

Artikel 956

De vervoerder blijft in het geval van de artikelen 954 of 955, zolang hij de zaken niet heeft opgeslagen, voor ieder uur oponthoud gerechtigd tot overliggeld of, indien hij meer schade lijdt, tot volledige schadevergoeding.

Artikel 957

1. In geval van toepassing van artikel 955 kan de vervoerder, de bewaarnemer dan wel hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, op zijn verzoek door de rechter worden gemachtigd de zaken geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.

2. De bewaarnemer is verplicht de vervoerder zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; de vervoerder heeft deze verplichting jegens degeen, die jegens hem recht heeft op de aflevering van de zaken, en jegens degeen aan wie hij volgens artikel 933 melding moet doen.

3. De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan de vervoerder uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem verschuldigd is terzake van het vervoer, op grond van een remboursbeding, alsmede een bijdrage in avarij-grosse; voor zover deze vorderingen nog niet vaststaan, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vorderingen strekken.

4. De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

Artikel 958

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken.

Artikel 959

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is bevoegd bij de aflevering van zaken de rechter te verzoeken een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar het gewicht, de maat of enige andere omstandigheid, die van belang is bij de vaststelling van de vracht, alsmede naar de toestand waarin de zaken worden afgeleverd; tevens zijn zij bevoegd de rechter te verzoeken de daarbij bevonden verliezen of schaden gerechtelijk te doen begroten.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

Artikel 960

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is, wanneer hij verliezen of schaden van zaken vermoedt, bevoegd de rechter te verzoeken bij of terstond na de aflevering daarvan en desgewenst aan boord van het schip, een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

Artikel 961

- 1. De kosten van gerechtelijk onderzoek, als bedoeld in de artikelen 959 en 960, moeten worden voldaan door de aanvrager.*
- 2. De rechter kan deze kosten en door het onderzoek geleden schade geheel of gedeeltelijk ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen, ook al zouden daardoor de bedragen genoemd in de in artikel 905 bedoelde algemene maatregel van bestuur worden overschreden.*

6.513. Enfin, il convient également de mettre l'accent sur les dispositions de la Section 4 (*Enige bijzondere overeenkomsten*) du Titre 10 susmentionné. Ces dispositions s'énoncent comme suit :

Article 990

- 1. Onder de overeenkomst (rompbevrachting), waarbij de ene partij (de rompvervrachter) zich verbindt een schip uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van haar wederpartij (de rompbevrachter) zonder daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening.*
- 2. Artikel 894 is van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 991

- 1. Op de overeenkomst, waarbij de ene partij zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van de andere partij voor andere doeleinden dan het aan boord daarvan opslaan of het daarmee vervoeren van zaken of personen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing.*
- 2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

Artikel 992

1. *De ligovereenkomst is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de verrachter) zich verbindt een schip anders dan bij wijze van rompbewrachting uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van de andere partij (de bevrachter), teneinde aan boord daarvan zaken te laden, op te slaan en daaruit te lossen.*
2. *De ligovereenkomst kan voor bepaalde of voor onbepaalde tijd worden aangegaan. Indien zij voor bepaalde tijd is aangegaan en na afloop van die tijd stilzittigend wordt verlengd, wordt zij vermoed een voor onbepaalde tijd aangegane overeenkomst te zijn.*
3. *Op de ligovereenkomst zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat partijen de vrijheid hebben in hun onderlinge verhouding van deze bepalingen af te wijken.*

Artikel 993

1. *Indien de ligovereenkomst voor onbepaalde tijd is aangegaan, kan zij door de bevrachter zonder termijn en door de verrachter met een termijn van tenminste zeven dagen worden opgezegd.*
2. *Bij opzegging door de verrachter moet het schip na afloop van de door deze gestelde termijn door de bevrachter zijn gelost.*
3. *De ligprijs is verschuldigd tot en met de dag, waarop de lossing is voltooid, doch in elk geval tot en met de tweede dag volgend op de dag van de opzegging door de bevrachter.*
4. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is.*

Artikel 994

1. *De overeenkomst voor liggen en/of varen is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de verrachter) zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbewrachting, uitsluitend op binnenwateren ter beschikking te stellen van de andere partij (de bevrachter) en waarbij de bevrachter de keuze heeft het schip slechts te laten liggen of het, na een tijd van liggen, te laten varen.*
2. *Het liggen wordt beheerst door het omtrent de ligovereenkomst bepaalde; op het varen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse, alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 995

De bevrachter heeft het recht het schip gedeeltelijk te lossen en daarna te laten varen. In dat geval is hij de vracht verschuldigd, die bij varen met de volle lading verschuldigd zou zijn geweest.

Artikel 996

1. *De verrachter kan, wanneer geen bepaalde ligtijd is overeengekomen, met een termijn van ten minste zeven dagen de ligtijd beëindigen door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de bevrachter, dan wel door enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is. Deelt de bevrachter aan de verrachter niet binnen 48 uur na ontvangst van deze kennisgeving mede, dat hij het schip wenst te laten varen, dan gaat na afloop van deze termijn van 48 uur de lostijd in.*
2. *De ligprijs is verschuldigd tot en met de dag, waarop de lossing is voltooid, doch in elk geval tot en met de tweede dag volgend op de dag, waarop de verrachter de in het eerste lid bedoelde mededeling deed.*

Artikel 997

1. *Indien de bevrachter het schip wenst te laten varen is de verrachter verplicht uiterlijk op de eerste werkdag volgende op die, waarop hij daarvan kennisgeving heeft ontvangen, de reis aan te vangen. Wordt hij in de aanvaarding van de reis door de bevrachter opgehouden, dan is deze verplicht hem op de voet van artikel 932 schade te vergoeden.*
2. *Kan de reis door omstandigheden, die de verrachter niet toe te rekenen zijn en die reeds bestonden ten tijde van de opdracht tot varen, niet worden aangevangen of vervolgd, dan blijft, zolang de verbinding duurt, de ligprijs verschuldigd.*

Artikel 998

Voor de toepassing van de bepalingen van deze afdeling wordt ter beschikkingstelling van een en eenzelfde schip ter zee en op binnenwateren beschouwd als terbeschikkingstelling op binnenwateren, mits de terbeschikkingstelling ter zee kennelijk ondergeschikt is aan die op binnenwateren.

- AUTRES PAYS

6.514. Enfin, il est intéressant de vérifier comment d'autres parties à la Convention CMNI ont donné forme à la marge politique nationale.

D'un examen sommaire, il ressort que la Hongrie, la Suisse et la Serbie ont déposé une déclaration conformément à l'article 31, a de la Convention CMNI. Ces pays ont par conséquent étendu le champ d'application du régime conventionnel au transport national. La Suisse a également déposé une déclaration au sens de l'article 30. Elle applique uniquement la Convention CMNI au Rhin entre la frontière suisse au niveau de Bâle et de Rheinfelden. Le gouvernement suisse serait en outre autorisé à éventuellement déposer une déclaration au sens de l'article 32 et à accorder au transporteur une exonération de responsabilité pour erreurs nautiques. Néanmoins, le gouvernement suisse ne semble pas avoir fait usage de cette autorisation³⁵³.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.515. Durant la première consultation sur la base du Livre vert, la HvB-A a exprimé son opinion qu'une version améliorée et actualisée de la Loi sur l'affrètement fluvial doit être reprise dans le nouveau code conjointement avec la Convention CMNI.

6.516. L'ABDM a soutenu l'actualisation de la Loi sur l'affrètement fluvial. En ce qui concerne l'application de la Convention CMNI au transport national, elle a estimé qu'une concertation avec les secteurs concernés était souhaitable.

6.517. L'organisation paneuropéenne de navigation intérieure, l'IVR, a plaidé en faveur de l'introduction de la Convention CMNI pour le transport national comme cela a également eu lieu en Belgique concernant la Convention CMR pour le transport routier.

6.518. Nous n'avons noté aucune réaction des organisations professionnelles belges du secteur de la navigation intérieure durant la première ronde de consultation bien qu'elles y eussent été invitées.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.519. Dans la pratique, la Loi sur l'affrètement fluvial est encore régulièrement appliquée. La liberté contractuelle au niveau national va à l'encontre du régime de protection impératif qui s'applique au sein du transport international de marchandises par les voies d'eau intérieures (et dans tous les autres modes de transport). On ne comprend pas pourquoi les intérêts, qui sont protégés dans le cadre d'un transport international par un régime impératif, seraient moins défendables dans le cas d'un transport national. On ne comprend pas davantage pourquoi un transport par bateau de navigation intérieure, d'Anvers à Lanaken, est régi par la Loi sur

³⁵³ Merci à madame Th.K. Hacksteiner de l'IVR de nous avoir fourni cette information.

l'affrètement fluvial, alors qu'un transport quelques kilomètres plus loin, jusqu'à Maastricht, relèverait d'un tout autre régime. Le régime légal du transport fluvial s'écarte de celui du transport routier, dont le champ d'application du régime international a été étendu au transport national.

Comme il a été fait remarquer lors de l'introduction de la Convention CMNI, l'ancienne Loi sur l'affrètement fluvial règle différents aspects qui ne sont pas traités par la Convention CMNI. Ainsi la Loi sur l'affrètement fluvial contient-elle des dispositions relatives au calcul et au paiement du fret, au chargement et au déchargement de marchandises, aux taux de starie et de surestaries et à l'affrètement en séjour. La Loi sur l'affrètement fluvial ne peut par conséquent pas être tout simplement remplacée par la Convention CMNI. Il n'empêche que la Convention CMNI est déclarée en tant que telle d'application impérative au transport national. Le législateur a laissé paraître que, à condition que la Loi sur l'affrètement fluvial soit modernisée, la Convention CMNI puisse être appliquée au transport national³⁵⁴.

E) CONCLUSION

6.520. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons opté, en vue de l'uniformité, pour une extension du champ d'application de la Convention CMNI au transport national. La Loi sur l'affrètement fluvial peut être abrogée. Les règlements qui ne sont pas touchés par la Convention CMNI peuvent être repris dans le Code belge de la navigation. Il s'agit de matières telles que le calcul et le paiement du fret, le chargement et le déchargement de marchandises, le taux de starie et de surestaries, l'affrètement en séjour et l'affrètement coque nue.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. SOUS-SECTION 1. LES RÈGLES DE BUDAPEST

B.1.1. ARTICLE 6.151. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.521.

Chapitre 2 – Navigation intérieure

Section 1 – Transport de marchandises

Sous-Section 1 - Règles de Budapest

§ 1. Dispositions générales

Article 6.151. Définitions

Aux fins de la présente Sous-Section :

³⁵⁴ *Doc.parl.* Sénat, 2007-08, n° 4-541/1, 5-6.

1° « contrat de transport » désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ;

2° « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur ;

3° « transporteur substitué » désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur ;

4° « 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 ;

5° « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

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

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

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

9° la loi d'un État applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit État à l'exclusion des règles du droit international privé ;

10° « Règles de Budapest » désignent la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001.

B) COMMENTAIRE

6.522. L'article proposé reprend l'article 1 de la Convention CMNI. La définition sous le point 10° a été ajoutée.

B.1.2.. ARTICLE 6.152. CHAMP D'APPLICATION

A) TEXTE DE LOI

6.523.

Article 6.152. Champ d'application

§ 1. La présente Sous-Section est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement

ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

§ 2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Sous-Section est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1^{er}, sauf si

1° un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si

2° la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.

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

B) COMMENTAIRE

6.524. L'article proposé reprend l'article 2 de la Convention CMNI.

B.1.3. ARTICLE 6.153. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

6.525.

Article 6.153. Interprétation

La présente Sous-Section sera interprétée en conformité avec les Règles de Budapest.

B) COMMENTAIRE

6.526. La disposition proposée est en ligne avec d'autres dispositions comparables au travers de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

B.1.4. ARTICLE 6.154. PRISE EN CHARGE, TRANSPORT ET LIVRAISON DES MARCHANDISES

A) TEXTE DE LOI

6.527.

§ 2. Droits et obligations des parties contractantes

Article 6.154. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.

§ 3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu de l'équipement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur :

1° qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

2° si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

B) COMMENTAIRE

6.528. L'article proposé reprend l'article 3 de la Convention CMNI.

B.1.5. ARTICLE 6.155. TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

A) TEXTE DE LOI

6.529.

Article 6.155. Transporteur substitué

§ 1. Le contrat répondant à la définition de l'article 6.151, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Sous-Section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Sous-Section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

§ 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Sous-Section. Toutes les

dispositions de la présente Sous-Section régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

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

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

B) COMMENTAIRE

6.530. L'article proposé reprend l'article 4 de la Convention CMNI.

B.1.6. ARTICLE 6.156. DÉLAI DE LIVRAISON

A) TEXTE DE LOI

6.531.

Article 6.156. Délai de livraison

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

B) COMMENTAIRE

6.532. L'article proposé reprend l'article 5 de la Convention CMNI.

B.1.7. ARTICLE 6.157. OBLIGATIONS DE L'EXPÉDITEUR

A) TEXTE DE LOI

6.533.

Article 6.157. Obligations de l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

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

1° dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;
2° marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;
3° nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;
4° instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;
5° autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.
L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

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

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

B) COMMENTAIRE

6.534. L'article proposé reprend l'article 6 de la Convention CMNI.

B.1.8. ARTICLE 6.158. MARCHANDISES DANGEREUSES OU POLLUANTES

A) TEXTE DE LOI

6.535.

Article 6.158. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6.157 § 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

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

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à

condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

B) COMMENTAIRE

6.536. L'article proposé reprend l'article 7 de la Convention CMNI.

B.1.9. ARTICLE 6.159. RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR

A) TEXTE DE LOI

6.537.

Article 6.159. Responsabilité de l'expéditeur

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

1° les indications ou précisions visées à l'article 6.157, § 2, ou à l'article 6.158, § 1^{er}, sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;

2° les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;

3° les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué. Il en est de même pour le transporteur substitué.

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

B) COMMENTAIRE

6.538. L'article proposé reprend l'article 8 de la Convention CMNI.

B.1.10. ARTICLE 6.160. RÉSILIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT PAR LE TRANSPORTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.539.

Article 6.160. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6.157, § 2, ou à l'article 6.158, §§ 1^{er} et 2.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants :

1° un tiers du fret convenu, ou

2° en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

B) COMMENTAIRE

6.540. L'article proposé reprend l'article 9 de la Convention CMNI.

B.1.11. ARTICLE 6.161. LIVRAISON DES MARCHANDISES

A) TEXTE DE LOI

6.541.

Article 6.161. Livraison des marchandises

§ 1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6.157, § 1^{er}, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

B) COMMENTAIRE

6.542. L'article proposé reprend l'article 10 de la Convention CMNI.

A) TEXTE DE LOI

6.543.

§ 3. Documents de transport

Article 6.162. Nature et contenu

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

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

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

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissance, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes :

- 1° les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;
- 2° le destinataire des marchandises ;
- 3° le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau ;
- 4° le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;
- 5° la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;
- 6° les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;
- 7° l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;
- 8° les dispositions convenues relatives au fret ;

9° s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissance, le nombre d'exemplaires originaux ;
10° le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 6.151, 6°, de la présente Sous-Section n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe

B) COMMENTAIRE

6.544. L'article proposé reprend l'article 11 de la Convention CMNI.

B.1.13. ARTICLE 6.163. INSCRIPTION DE RÉSERVES SUR LES DOCUMENTS DE TRANSPORT

A) TEXTE DE LOI

6.545.

Article 6.163. Inscription de réserves sur les documents de transport

§ 1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport

1° concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

2° concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

3° concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

B) COMMENTAIRE

6.546. L'article proposé reprend l'article 12 de la Convention CMNI.

B.1.14. ARTICLE 6.164. CONNAISSEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.547.

Article 6.164. Connaissance

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

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

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissance à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissance, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 6.162, § 3, et de l'article 6.163, § 2.

B) COMMENTAIRE

6.548. L'article proposé reprend l'article 13 de la Convention CMNI.

B.1.15. ARTICLE 6.165. TITULAIRE DU DROIT DE DISPOSER

A) TEXTE DE LOI

6.549.

§ 4. Droit de disposer des marchandises

Article 6.165. Titulaire du droit de disposer

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

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

1° s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;

2° s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

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

B) COMMENTAIRE

6.550. L'article proposé reprend l'article 14 de la Convention CMNI.

B.1.16. ARTICLE 6.166. CONDITIONS DE L'EXERCICE DU DROIT DE DISPOSER

A) TEXTE DE LOI

6.551.

Article 6.166. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 6.165, §§ 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer :

1° s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

2° s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;

3° rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;

4° payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

B) COMMENTAIRE

6.552. L'article proposé reprend l'article 15 de la Convention CMNI.

B.1.17. ARTICLE 6.167. RESPONSABILITÉ POUR PRÉJUDICE

A) TEXTE DE LOI

6.553.

§ 5. Responsabilité du transporteur

Article 6.167. Responsabilité pour préjudice

§ 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve

que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

§ 2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'État applicable au contrat de transport.

B) COMMENTAIRE

6.554. L'article proposé reprend l'article 16 de la Convention CMNI.

B.1.18. ARTICLE 6.168. PRÉPOSÉS ET MANDATAIRES

A) TEXTE DE LOI

6.555.

Article 6.168. Préposés et mandataires

§ 1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Sous-Section.

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

B) COMMENTAIRE

6.556. L'article proposé reprend l'article 17 de la Convention CMNI.

A) TEXTE DE LOI

6.557.

Article 6.169. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après :

1° actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer ;

2° manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;

3° transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;

4° nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs ;

5° absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux ;

6° insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises ;

7° opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables ;

8° transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

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

B) COMMENTAIRE

6.558. L'article proposé reprend l'article 18 de la Convention CMNI.

B.1.20. ARTICLE 6.170. CALCUL DE L'INDEMNITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.559.

Article 6.170. Calcul de l'indemnité

§ 1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

§ 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

B) COMMENTAIRE

6.560. L'article proposé reprend l'article 19 de la Convention CMNI.

B.1.21. ARTICLE 6.171. LIMITES MAXIMALES DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.561.

Article 6.171. Limites maximales de responsabilité

§ 1. Sous réserve de l'article 6.172 et du § 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de

compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

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

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

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas :

1° lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

2° lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

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

B) COMMENTAIRE

6.562. L'article proposé reprend l'article 20 de la Convention CMNI.

B.1.22. ARTICLE 6.172. DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ.

A) TEXTE DE LOI

6.563.

Article 6.172. Déchéance du droit de limiter la responsabilité.

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

§ 2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de

responsabilité prévues par la présente Sous-Section ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1^{er}.

B) COMMENTAIRE

6.564. L'article proposé reprend l'article 21 de la Convention CMNI.

B.1.23. ARTICLE 6.173. APPLICATION DES EXONÉRATIONS ET DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

6.565.

Article 6.173. Application des exonérations et des limites de responsabilité

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

B) COMMENTAIRE

6.566. L'article proposé reprend l'article 22 de la Convention CMNI.

B.1.24. ARTICLE 6.174. AVIS DE DOMMAGE

A) TEXTE DE LOI

6.567.

§ 6. Délais de réclamation

Article 6.174. Avis de dommage

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

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

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

§ 4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la

personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

B) COMMENTAIRE

6.568. L'article proposé reprend l'article 23 de la Convention CMNI.

B.1.25. ARTICLE 6.175. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.569.

Article 6.175. Prescription

§ 1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Sous-Section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'État applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Sous-Section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

B) COMMENTAIRE

6.570. L'article proposé reprend l'article 24 de la Convention CMNI.

A) TEXTE DE LOI

6.571.

§ 7. Limites de la liberté contractuelle

Article 6.176. Clauses frappées de nullité

§ 1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 6.171, § 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Sous-Section, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 6. 174 et 6.175 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

§ 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 6.172, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés :

1° par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 6.154 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau ;

3° par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

B) COMMENTAIRE

6.572. L'article proposé reprend l'article 25 de la Convention CMNI.

B.1.27. ARTICLE 6.177. AVARIES COMMUNES

A) TEXTE DE LOI

6.573.

§ 8. Dispositions supplétives

Article 6.177. Avaries communes

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

B) COMMENTAIRE

6.574. L'article proposé reprend l'article 26 de la Convention CMNI.

B.1.28. ARTICLE 6.178. AUTRES DISPOSITIONS APPLICABLES ET DOMMAGES NUCLÉAIRES

A) TEXTE DE LOI

6.575.

Article 6.178. Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

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

§ 2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Sous-Section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un État régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

B) COMMENTAIRE

6.576. L'article proposé reprend l'article 27 de la Convention CMNI.

B.1.29. ARTICLE 6.179. UNITÉ DE COMPTE

A) TEXTE DE LOI

6.577.

Article 6.179. Unité de compte

L'unité de compte visée à l'article 6.171 est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6.171 sont à convertir dans

la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

B) COMMENTAIRE

6.578. L'article proposé est basé sur l'article 28 de la Convention CMNI.

B.1.30. ARTICLE 6.180. DISPOSITIONS NATIONALES SUPPLÉMENTAIRES

A) TEXTE DE LOI

6.579.

Article 6.180. Dispositions nationales supplémentaires

§ 1. En l'absence de dispositions de la présente Sous-Section, le contrat de transport est régi par la loi de l'État que les parties ont choisi.

§ 2. À défaut de choix, le droit applicable est celui de l'État avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.

§ 3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État.

4. Le droit de l'État dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 6.161, § 1^{er}.

B) COMMENTAIRE

6.580. L'article proposé reprend l'article 29 de la Convention CMNI.

B.2. SOUS-SECTION 2. DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES

B.2.1. ARTICLE 6.181. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.581.

Sous-section 2 - Dispositions supplétives

Article 6.181. Application internationale et matérielle

§ 1. La Sous-Section 1 s'applique également à des contrats de transport en vertu desquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés au sein du territoire du Royaume.

§ 2. À défaut d'indication autre, la présente Sous-Section s'applique à tout contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et à tout contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure, hormis lorsque le transport ou l'affrètement a lieu gratuitement.

En vue de l'application à des contrats d'affrètement, il faut entendre par « batelier », le frèteur, et par « chargeur », l'affrèteur.

B) COMMENTAIRE

6.582. Le § 1^{er} étend le champ d'application de la Convention CMNI au transport national.

6.583. Le § 2 proposé est en ligne avec l'article 3, alinéa deux, de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.2. ARTICLE 6.182. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

6.584.

Article 6.182. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce concernant le contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et à l'affrètement d'un bateau de navigation intérieure.

B) COMMENTAIRE

6.585. La disposition proposée est en ligne avec l'article 6.102 proposé ci-dessus.

B.2.2. ARTICLE 6.183. CLAUSES DIVERGENTES

A) TEXTE DE LOI

6.586.

Article 6.183. Clauses divergentes

Les clauses qui dérogent à l'article 6.185 sont nulles.

B) COMMENTAIRE

6.587. En principe, les dispositions de la présente Sous-Section – tout comme les dispositions de la Loi sur l'affrètement fluvial – sont de droit supplétif. L'exception proposée ici confirme le droit existant.

B.2.4. ARTICLE 6.184. PREUVE

A) TEXTE DE LOI

6.588.

Article 6.184. Preuve

Le contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et le contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure se constatent par les modes de preuve admis en matière de commerce.

B) COMMENTAIRE

6.589. L'article proposé s'inspire de l'article 2 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.5. ARTICLE 6.185. COMMISSION DE L'AFFRÉTEUR DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

6.590.

Article 6.185. Commission de l'affréteur du navire

Le batelier est redevable en faveur de l'affréteur du bateau d'une commission qui, à défaut de stipulation autre, sera équivalente à cinq pour cent du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser dix pour cent du fret.

B) COMMENTAIRE

6.591. L'article proposé est une reprise simplifiée de l'article 5 de la Loi sur l'affrètement fluvial. Le terme « affréteur » a été remplacé par « affréteur du bateau ».

B.2.6. ARTICLE 6.186. LIEU DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.592.

Article 6.186. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1. Le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre, à moins que le chargeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques inhérents à cet emplacement.

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, le chargeur ou le destinataire qui ordonne au batelier d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le batelier doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par le chargeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs du chargeur ou du destinataire.

Si le contrat de transport stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs navires, le batelier doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge du chargeur ou du destinataire.

B) COMMENTAIRE

6.593. La disposition proposée est une reprise légèrement adaptée des articles 6 et 7 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.7. ARTICLE 6.187. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

A) TEXTE DE LOI

6.594.

Article 6.187. Chargement et déchargement

§ 1. Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du batelier, par les soins et aux frais du chargeur et du destinataire.

Le batelier est tenu de faciliter ces opérations par tous les moyens et son pouvoir, mais n'a pas l'obligation de fournir l'usage gratuit des treuils et poulies du bord.

§ 2. Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.

Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.

B) COMMENTAIRE

6.595. La disposition proposée est une reprise littérale des articles 8 et 16 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.8. ARTICLE 6.188. DÉLAI D'ESTARIE ET TAUX D'ESTARIE

A) TEXTE DE LOI

6.596.

Article 6.188. Délai d'estarie et taux d'estarie

§ 1. Le délai alloué au chargeur ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme respectivement délai de chargement et délai de déchargement. Il est stipulé par les parties dans le contrat. À défaut de stipulation, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau. Le délai de chargement et de déchargement est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.

§ 2. Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé au § 1^{er}, il est dû au batelier une indemnité dénommée taux d'estarie. Le taux d'estarie est fixé dans le contrat.

À défaut d'indication de ce type, le taux d'estarie est calculé sur la base du barème établi par arrêté royal. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, le taux d'estarie est calculé en prenant pour base la capacité maximale du chargement du bateau au plus grand enfoncement admis telle qu'elle résulte du procès-verbal de jaugeage.

§ 3. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné :

1° dans le contrat pour le chargement ;

2° dans le document de transport pour le déchargement.

Toutefois, si le chargement ou le déchargement a commencé le jour de l'arrivée, le délai de chargement ou de déchargement commence à courir le jour même.

Si le délai de chargement ou de déchargement est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacée par partie d'une journée.

§ 4. L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat pour le chargement, ou dans le document de transport pour le déchargement, est constatée à la diligence du batelier par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation ; à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le batelier lui notifie par écrit la date d'arrivée du bateau à destination.

§ 5. Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de chargement ou de déchargement.

§ 6. Le taux d'estarie est dû de plein droit à l'expiration du délai de chargement ou de déchargement sans qu'aucune notification soit nécessaire.

§ 7. Les jours de starie courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de chargement et de déchargement, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.

§ 8. S'il y a plusieurs chargeurs ou destinataires, le délai de chargement ou de déchargement se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.

Le batelier détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement et en donne avis écrit au moment où, en exécution du § 4, il fait constater son arrivée.

Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au § 3 et, pour chacun des autres chargeurs et destinataires, au moment où expire le délai imparti à celui qui le précède, ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où le chargeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

Les chargeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit sont de ce chef redevable d'un taux d'estarie sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.

§ 9. Le taux d'estarie encouru au port de charge est dû par le chargeur et celui qui est encouru au port de destination est dû par le destinataire.

B) COMMENTAIRE

6.597. La disposition proposée est une reprise légèrement adaptée des articles 17 à 25 de la Loi sur l'affrètement fluvial. La terminologie d'origine a été délibérément utilisée ; les raisons pour lesquelles la Commission chargée de la préparation du texte néerlandais de la Constitution, des codes et des principaux arrêtés et lois a procédé de la sorte ne sont pas convaincantes³⁵⁵ et la traduction néerlandaise datant de 1997 allait à l'encontre de la terminologie habituelle.

B.2.9. ARTICLE 6.189. DÉLAI DE SURESTARIES ET TAUX DE SURESTARIES

A) TEXTE DE LOI

6.598.

Article 6.189. Délai de surestaries et taux de surestaries

§ 1. À l'expiration d'un délai d'estarie dont la durée est équivalente à celle du délai de chargement ou de déchargement, sans pouvoir excéder quinze jours, le batelier peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger des surestaries. Les surestaries ne

³⁵⁵ Voir *Doc.parl.*Chambre, 1996-97, n° 989/1, 17-18.

sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le batelier adresse une mise en demeure à cet effet. Elles sont équivalentes au taux d'estarie, majoré de 50 pour cent.

À l'expiration du quinzième jour de surestaries, le batelier peut, au port de charge, rompre le contrat sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger d'office la cargaison aux frais, risques et périls de la marchandise. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 6.190, s'il est au port de charge ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que le taux d'estarie et les surestaries encourus, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures prévues à l'article 6.192.

B) COMMENTAIRE

6.599. La disposition proposée est une reprise légèrement adaptée de l'article 26 de la Loi sur l'affrètement fluvial, une nouvelle fois avec conservation de la terminologie d'origine.

B.2.10. ARTICLE 6.190. FRET

A) TEXTE DE LOI

6.600.

Article 6.190. Fret

§ 1. Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le document de transport d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat.

Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel également sur l'excédent.

Si le contrat contient la clause "environ", le chargeur peut charger 2,5 pour cent en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette. Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minima que le chargeur est tenu de charger.

§ 2. Le batelier peut, dès l'expiration du délai de déchargement, exiger le paiement du fret.

§ 3. L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du batelier la reconnaissance du manquant.

§ 4. Celui qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre le taux de starie et les surestaries éventuels encourus.

Si le chargement a commencé et si le chargeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées dans le contrat. Le chargeur peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.

§ 5. Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.
Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

§ 6. Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

Le règlement du fret et du taux d'estarie doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours le lendemain du jour où le déchargement est terminé, à défaut de quoi le batelier peut, moyennant mise en demeure, exiger à titre d'indemnité une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

B) COMMENTAIRE

6.601. La disposition proposée s'inspire des articles 27, 28, 35, 36, 43 et 51 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.11. ARTICLE 6.191. SIGNIFICATIONS, MISES EN DEMEURE ET COMMUNICATIONS

A) TEXTE DE LOI

6.602.

Article 6.191. Significations, mises en demeure et communications

§ 1. À l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le batelier peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres à l'affréteur du bateau, et si le contrat ne mentionne pas d'affréteur du bateau, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu.

§ 2. Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé.

§ 3. Lorsque le contrat ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du batelier, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux de l'affréteur du bateau.

B) COMMENTAIRE

6.603. La disposition proposée s'inspire des articles 54, 55, et 56 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.12. ARTICLE 6.192. LITIGES LORS DE LA LIVRAISON

A) TEXTE DE LOI

6.604.

Article 6.192. Litiges lors de la livraison

En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente en faveur du batelier jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

En cas d'urgence, le président peut abréger ces délais.

L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

B) COMMENTAIRE

6.605. L'article proposé se base sur l'article 58 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.13. ARTICLE 6.193. PRIVILÈGE DU BATELIER

A) TEXTE DE LOI

6.606.

Article 6.193. Privilège du batelier

Le fret, les frais accessoires, les taux de starie et les taux de surestarie sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.

Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi sur les hypothèques.

B) COMMENTAIRE

6.607. L'article proposé reprend littéralement l'article 60 de la Loi sur l'affrètement fluvial.

B.2.14. ARTICLE 6.194. AFFRÈTEMENT COQUE NUE

A) TEXTE DE LOI

6.608.

Article 6.194. Contrat d'affrètement coque nue

Un contrat d'affrètement coque nue est un contrat en vertu duquel le frèteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur sans en conserver quelque gestion que ce soit.

L'exploitation du navire est entièrement aux mains de l'affréteur coque nue et a lieu pour le compte de ce dernier.

B) COMMENTAIRE

6.609. La disposition proposée s'inspire de l'article 8:990 du Code civil néerlandais. L'article proposé fournit uniquement une définition du contrat d'affrètement coque nue et ne propose pas de règles juridiques additionnelles. Par conséquent, si elles concluent un contrat d'affrètement coque nue, les parties doivent déterminer elles-mêmes les règles qui s'appliqueront. Si les parties ne conviennent de rien à ce propos et si cela ne débouche pas sur des solutions qui sont incompatibles avec les usages dans la navigation intérieure, les dispositions relatives à l'affrètement coque nue de navires de mer peuvent s'appliquer par analogie.

B.2.15. ARTICLE 6.195. AFFRÈTEMENT EN SÉJOUR

A) TEXTE DE LOI

6.610.

Article 6.195. Affrètement en séjour

§ 1. Un contrat d'affrètement en séjour est un contrat en vertu duquel le frèteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure, en tout ou en partie, à la disposition de l'affréteur afin de charger et d'entreposer des marchandises à son bord et d'en décharger.

§ 2. En cas d'affrètement en séjour, le frèteur a l'obligation de mettre à la disposition de l'affréteur le bateau de navigation intérieure en bon état d'entretien. L'affréteur a le droit, avant le chargement, de résilier le contrat sans avoir à payer aucune indemnité si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état. Le preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur. L'affréteur qui accepte un bateau en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le frèteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

§ 3. Le contrat d'affrètement en séjour peut stipuler que le frèteur signera un connaissance.

Si aucun connaissance n'a été signé, le frèteur n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde. L'affréteur peut toutefois faire plomber le bateau.

§ 4. Le fréteur dont le bateau de navigation intérieure est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissement, d'aucune avarie des marchandises, à moins qu'elle ne soit due au dol ou à la faute lourde du fréteur ou à une faute commise dans l'entretien du bateau de navigation intérieure depuis la fin du chargement.

§ 5. Le séjour commence à courir le lendemain de la date de l'affrètement, alors même que le bateau de navigation intérieure se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau de navigation intérieure le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir dès ce jour.

Tous les frais de remorquage et de déhalage doivent être remboursés au fréteur. Si le fréteur procède lui-même au déhalage d'un bateau, il peut réclamer une indemnité équivalente à la rémunération qui serait réclamée par les remorqueurs. Lorsque les instructions de déhalage sont remises au batelier après 16 heures, sous le régime de l'heure d'hiver, et après 17 heures, sous le régime de l'heure d'été, le batelier n'a pas l'obligation de se trouver à son nouvel emplacement le lendemain à la première heure. Lorsque le chargement, le déchargement ou le déhalage s'effectuent en dehors des heures de la douane, il est alloué au fréteur une indemnité.

§ 6. Si le contrat d'affrètement ne détermine pas délai de starie, celui-ci prend fin dès que la cargaison embarquée a été entièrement déchargée.

Si un délai a été fixé, l'affréteur peut, pendant toute la durée de ce délai, décharger et recharger le bateau.

Si le contrat d'affrètement se borne à garantir au fréteur une durée minima, l'affréteur peut, à l'expiration de ce délai, exiger la continuation de l'affrètement, à moins qu'il n'ait déjà, au cours du délai, procédé au déchargement complet du bateau.

§ 7. L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

Le fréteur peut, soit à l'expiration du délai convenu, soit s'il n'a pas été fixé de délai, à l'expiration du cinquantième jour, exiger que son bateau soit déchargé. A cet effet, il doit adresser une mise en demeure à l'affréteur. Le bateau de navigation intérieure doit être déchargé dans un délai maximum de dix jours (dimanches et jours fériés légaux non compris) prenant cours le lendemain de la mise en demeure et au plus tôt le cinquante et unième jour du séjour. A partir du onzième jour suivant celui de la mise en demeure, le fréteur a le droit, sans nouvelle mise en demeure, d'exiger, sur le montant du fret convenu, une majoration de 50 pour cent.

Il peut aussi, à partir du vingtième jour suivant celui de la mise en demeure, faire désigner un séquestre aux fins indiquées à l'article 6.192.

B) COMMENTAIRE

6.611. La disposition proposée s'inspire de l'alinéa premier de l'article 8:992 du Code civil néerlandais et des articles de la Loi sur l'affrètement fluvial relatifs à l'affrètement en séjour (art. 4 et 44 e.s).

6. TRANSPORT DE PASSAGERS PAR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.612. Dans la législation actuelle, le transport de passagers par les voies d'eau intérieures est uniquement réglé de manière sommaire.

Le Titre IV de la Loi maritime relatif au transport de voyageurs ne s'applique pas à la navigation intérieure.

Pour le transport de passagers par les voies d'eau intérieures, seules les dispositions succinctes sur le transport de passagers de la Loi générale sur le Transport et du Code civil s'appliquent par conséquent.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

6.613. Encore plus que pour le transport de passagers par mer, concernant le transport de passagers par les voies d'eau intérieures, on peut dire que le régime belge n'est pas coordonné, qu'il est trop sommaire et obsolète.

Des transports de passagers par les voies d'eau intérieures ont lieu dans la pratique. Les formes varient du transport par bac jusqu'à des croisières fluviales. Dès lors, un régime légal développé et contemporain en la matière est souhaitable.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

6.614. Le 6 février 1976, au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, une Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway (CVN) a bel et bien été établie et un Protocole à cette Convention a été fait le 5 juillet 1978. La Convention CVN ne compte encore et toujours qu'une seule partie, à savoir la Fédération de Russie et le Protocole, quant à lui, n'en compte aucune. Dès lors, il ne faut pas s'attendre à ce que ces instruments entrent un jour en vigueur.

6.615. Dans la proposition initiale d'un règlement qui, finalement, allait devenir le Règlement 392/2009, la Commission avait déterminé que le nouveau régime s'appliquerait notamment à tout transport international ou national par les voies d'eau intérieures³⁵⁶. Par conséquent, le régime de responsabilité de la Convention PAL 2002 ne serait pas uniquement étendu au transport national par mer de passagers, mais également à la navigation intérieure. La Commission a estimé que l'extension du champ d'application était justifiée parce que les régimes de responsabilité existants pour le transport de passagers différaient les uns des autres et parce que le régime d'assurance obligatoire ne s'appliquerait pas à de petits bateaux pouvant transporter maximum 12

³⁵⁶ Commission européenne, Proposition d'un Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident, Bruxelles, 23 novembre 2005, COM(2005) 592 définitif, 2005/0241 (COD), SEC(2005) 1516, 14.

passagers³⁵⁷. Entre-temps, l'application du Régime PAL au transport national par mer est, conformément au Règlement 392/2009, devenue obligatoire pour les bateaux de passagers de classes A et B. À l'avenir, sur la base de la législation de l'UE, le Régime PAL s'appliquera également aux bateaux de passagers de classes C et D. L'extension du champ d'application au transport par les voies d'eau intérieures n'a finalement cependant pas été reprise dans le Règlement 392/2009. Le législateur national conserve dès lors la liberté de choix à cet égard.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.616. En Allemagne, le § 77 de la Binnenschiffahrtsgesetz dispose que les règles relatives au transport de passagers sur des navires de mer s'appliquent également au transport de passagers sur des fleuves et autres voies d'eau intérieures. La disposition s'énonce comme suit :

- (1) Auf die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern ist § 664 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 5m geltend zu machen, bleibt unberührt.*
- (2) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts ein Pfandrecht an dem Gepäck des Reisenden, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist. Die Wirkungen und die Geltendmachung des Pfandrechts bestimmen sich im übrigen nach den für das Pfandrecht des Frachtführers an Frachtgütern geltenden Vorschriften.*

Le propriétaire du navire ou la partie qui est assimilée à ce dernier peut cependant limiter sa responsabilité pour toutes les actions découlant d'un sinistre conformément au régime général de limitation. Conformément au § 5k de la Binnenschiffahrtsgesetz, la responsabilité en cas de lésions corporelles de passagers est limitée à 60.000 droits de tirage spéciaux, multipliés par le nombre de passagers que le bateau peut transporter, avec un minimum de 720.000 et un maximum de 12.000.000 d'unités de compte.

Ce régime n'est pas modifié sur le plan du contenu par la nouvelle législation maritime de 2013³⁵⁸. Dorénavant, le § 77 de la Binnenschiffahrtsgesetz s'énoncera comme suit :

Auf die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern sind die §§ 536 bis 552 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.

- ANGLETERRE

6.617. Il semble que, en Angleterre, le transport de passagers par les voies d'eau intérieures ne soit soumis à aucun régime spécifique.

- FRANCE

6.618. En France, il semble qu'il n'existe pas de dispositions légales particulières concernant le transport de passagers par les voies d'eau intérieures et que la France ne connaisse pas davantage

³⁵⁷ Commission européenne, Proposition d'un Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident, Bruxelles, 23 novembre 2005, COM(2005) 592 définitif, 2005/0241 (COD), SEC(2005) 1516, 6.

³⁵⁸ Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 50 et 140-141.

de règles nationales pour la limitation (générale) de responsabilité en matière de navigation intérieure³⁵⁹.

La responsabilité du transporteur semble être régie par le droit commun.

- LUXEMBOURG

6.619. Au Luxembourg, il semble qu'il n'existe pas de dispositions légales particulières concernant le contrat de transport de passagers par les voies d'eau intérieures.

- PAYS-BAS

6.620. Aux Pays-Bas, le transport de passagers par les voies d'eau intérieures est réglé au Livre 8 du Code civil (NBW). Selon les travaux préparatoires, les dispositions visent à se rapprocher le plus possible du droit maritime, mais elles s'en écartent lorsque les relations particulières dans la navigation intérieure y donnent lieu³⁶⁰. Les dispositions pertinentes s'énoncent comme suit :

Artikel 880

Op de exploitatie van een binnenschip zijn de artikelen 361 tot en met 366³⁶¹ van overeenkomstige toepassing.

[...]

Afdeling 3 Overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren

Artikel 970

1. *De overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van personenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage uitsluitend over binnenwateren te vervoeren. Vervoer tussen wal en schip als bedoeld in artikel 501 onder a wordt niet als vervoer over binnenwateren aangemerkt. De overeenkomst van personenvervoer aan boord van een luchtkussenvoertuig noch de overeenkomst van personenvervoer als omschreven in artikel 100 is een overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling.*
2. *Hutbagage in de zin van deze afdeling is de bagage, met uitzondering van levende dieren die de reiziger in zijn hut heeft, die hij in zijn bezit, onder zijn toezicht of in zijn macht heeft, alsmede de bagage die hij aan boord heeft van een met hem als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip, doch niet dit voertuig of schip zelf.*
3. *Handbagage in de zin van deze afdeling is de bagage, met uitzondering van levende dieren, die de reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbare dan wel met de hand verrijdbare zaken op of bij zich heeft.*
4. *Bij algemene maatregel van bestuur kunnen zaken die geen hut- of handbagage zijn voor de toepassing van bepalingen van deze afdeling als hut- of handbagage worden aangewezen, dan wel bepalingen van deze afdeling niet van toepassing worden verklaard op zaken, die hut- of handbagage zijn.*

Artikel 971

Vervoer over binnenwateren omvat

- a. *met betrekking tot personen of hun hut- of handbagage de tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping of ontscheping, alsmede, onder voorbehoud van*

³⁵⁹ Voir Livre bleu, 3, n° 4.463.

³⁶⁰ PG Livre 8 NBW, 921.

³⁶¹ Zie *supra*, nr. 6.34.

artikel 501, de tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip of tussen schip en wal, indien de prijs hiervan in de vracht is inbegrepen of het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld. Vervoer over binnenwateren van personen omvat echter niet de tijd dat de reiziger verblijft op een ponton, een steiger, een veerstoep of enig schip dat ligt tussen de wal en het schip aan boord waarvan hij vervoerd zal worden of werd, in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie;

b. met betrekking tot hut- of handbagage bovendien de tijd dat de reiziger verblijft op een ponton, een steiger, een veerstoep of enig schip dat ligt tussen de wal en het schip aan boord waarvan hij vervoerd zal worden of werd, in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie, indien die bagage is overgenomen door de vervoerder en niet weer aan de reiziger is afgeleverd;

c. met betrekking tot bagage die noch hut- noch handbagage is, de tijd tussen het overnemen daarvan door de vervoerder hetzij te land, hetzij aan boord en de aflevering door de vervoerder.

Artikel 972

1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de vervoerder (de verrachter) zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbefrachting, in zijn geheel en al dan niet op tijdbasis (tijdbefrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van zijn wederpartij (de bevrachter).

2. De in afdeling 2 van titel 10 in het bijzonder voor het geval van bevrachting gegeven bepalingen, alsmede artikel 894 zijn op deze bevrachting van overeenkomstige toepassing.

Artikel 973

De wetbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip ten vervoer, anders dan bij wijze van rompbefrachting, niet van toepassing.

Artikel 974

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

2. Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder de omstandigheid die leidde tot schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand heeft kunnen vermijden, alsmede dat zulk een vervoerder heeft kunnen verhinderen dat deze omstandigheid tot een dergelijk voorval leidde.

3. Gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of van het materiaal waarvan hij zich voor het vervoer bedient, wordt aangemerkt als een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

4. Bij de toepassing van dit artikel wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.

Artikel 975

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van hut- of handbagage met uitzondering van een zaak, die zich aan boord van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip bevindt, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

2. Het tweede en derde lid van artikel 974 zijn van toepassing.

3. Bij de toepassing van dit artikel wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.

4. Dit artikel laat de artikelen 545 en 1006 onverlet.

Artikel 976

Onder voorbehoud van artikel 975 is de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van bagage, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

Artikel 977

De vervoerder is niet aansprakelijk in geval van verlies of beschadiging overkomen aan geldstukken, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere zaken van waarde, tenzij deze zaken van waarde aan de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren.

Artikel 978

De vervoerder is terzake van door de reiziger aan boord gebrachte zaken die hij, indien hij hun aard of gesteldheid had gekend, niet aan boord zou hebben toegelaten en waarvoor hij geen bewijs van ontvangst heeft afgegeven, geen enkele schadevergoeding verschuldigd indien de reiziger wist of behoorde te weten, dat de vervoerder de zaken niet ten vervoer zou hebben toegelaten; de reiziger is alsdan aansprakelijk voor alle kosten en schaden voor de vervoerder voortvloeiend uit de aanbieding ten vervoer of uit het vervoer zelf.

Artikel 979

Onverminderd artikel 978 en onverminderd artikel 179 van Boek 6 is de reiziger verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig reiziger niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een reiziger de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen. De reiziger kan niet om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen beroep doen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

Artikel 980

- 1. Onverminderd de bepalingen van deze afdeling zijn op het vervoer van bagage de artikelen 895, 903 eerste en tweede lid, 904 eerste lid, 910 eerste en tweede lid, 911, 912, 914, 951 en 954 tot en met 961 van toepassing. De in artikel 954 toegekende rechten en het in artikel 957 toegekende recht tot het zich laten voldoen uit het in bewaring te stellen bedrag van kosten terzake van het vervoer, kunnen worden uitgeoefend voor alles wat de nederpartij van de vervoerder of de reiziger aan de vervoerder verschuldigd is.*
- 2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

Artikel 981

Op de overeenkomst van personenvervoer zijn de artikelen 511 tot en met 516 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 982

- 1. Behoudens de artikelen 974 tot en met 977 is de vervoerder niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein of de schipper, een ander lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie van het schip.*
- 2. Behoudens de artikelen 974 tot en met 977 wordt generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen en generlei redelijke afwijking van de koers beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.*

Artikel 983

1. *De aansprakelijkheid van de vervoerder is in geval van dood, letsel of vertraging van de reiziger en in geval van verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage beperkt tot een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bedrag of bedragen.*
2. *Dit artikel laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.*

Artikel 984

1. *De vervoerder kan zich niet beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
2. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*

Artikel 985

Nietig is ieder vóór het aan de reiziger overkomen voorval of vóór het verlies of beschadiging van bagage gemaakt beding, waarbij de ingevolge de artikelen 974 tot en met 977 op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast wordt verminderd op andere wijze dan in deze afdeling is voorzien.

Artikel 986

Op de overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren zijn de artikelen 521 tot en met 528 van overeenkomstige toepassing.

Selon les travaux préparatoires, le transport gratuit n'est a priori pas exclu de la législation sur le transport par les voies d'eau intérieures. Il appartient au juge de déterminer si, lorsque l'on emmène des amis ou membres de la famille sur des voies d'eau intérieures, il est question d'un contrat de transport³⁶².

La prescription de l'action en dommages et intérêts est réglée au Titre 20 du Livre 8. Les dispositions pertinentes pour la navigation intérieure s'énoncent comme suit :

Afdeling 5 Vervoer van personen

Artikel 1750

1. *Behoudens de artikelen 1751 tot en met 1754 verjaart een op een overeenkomst van personenvervoer, als genoemd in de afdelingen 4 van titel 2, 5 van titel 2, 3 van titel 10 en 3 van titel 13, gegronde rechtsvordering door verloop van één jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reiziger het vervoermiddel heeft verlaten of had moeten verlaten.*
2. *In afwijking van het eerste lid zijn op de verjaring van een rechtsvordering terzake van het vervoer van bagage, geen hut- of handbagage in de zin van de artikelen 100, 500, 970 of 1141, noch een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip of levend dier zijnde, de artikelen 1710 tot en met 1722 van overeenkomstige toepassing.*

[...]

Artikel 1751

1. *Een rechtsvordering jegens de vervoerder terzake van aan een reiziger overkomen letsel verjaart door verloop van drie jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.*
2. *Een rechtsvordering jegens de vervoerder terzake van dood van een reiziger verjaart door verloop van drie jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van overlijden van de reiziger,*

³⁶² PG Livre 8 NBW, 927.

doch welke niet langer loopt dan vijf jaren beginnend met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.

Artikel 1752

In geval van berrachting strekkende tot het vervoer van personen zijn de artikelen 1713 eerste lid, 1716 tot en met 1719 en 1721 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 1753

- 1. Een rechtsvordering jegens een vervoerder terzake van dood of letsel van de reiziger of terzake van hut- of handbagage in de zin van artikel 100, 500, 970 of artikel 1141, dan wel terzake van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig, schip of levend dier verval indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.*
- 2. De in het eerste lid genoemde termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het voorval of ongeval.*
- 3. Het eerste lid van dit artikel blijft buiten toepassing indien*
 - a. de rechthebbende binnen de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;*
 - b. het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;*
 - c. van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven of niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kennis is gegeven, het één of het ander door omstandigheden, die niet voor rekening van de rechthebbende komen;*
 - d. de vervoerder binnen de in het eerste lid genoemde termijn uit anderen hoofde kennis had van het voorval of ongeval.*
- 4. Voor de toepassing van dit artikel wordt een omstandigheid als bedoeld in de artikelen 106 eerste lid onder b, 505, 975 en 1150 aangemerkt als een aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.*

Artikel 1754

- 1. Ten behoeve van een vervoerder van personen, een wederpartij van een zodanige vervoerder of een reiziger, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatie-overeenkomst, als bedoeld in artikel 361, dan wel op een reiziger voor hetgeen door hem aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, welke drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:*
 - a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan of*
 - b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, terzake in rechte is aangesproken of*
 - c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit of*
 - d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkernijs door partijen overeengekomen verlenging.*
- 2. Het eerste lid kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatie-overeenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatie-overeenkomst is gegrond.*
- 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van berrachting en anders dan bij wijze van een overeenkomst als bedoeld in artikel 1080 derde lid, ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatie-overeenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en diens wederpartij of reiziger.*

Alors que, dans le cas du transport de passagers par mer, les actions en justice se prescrivent par deux ans, les actions relatives au transport de personnes par les voies d'eau intérieures se prescrivent déjà après un an.

En ce qui concerne le droit de la navigation intérieure, l'Arrêté du 11 mars 1991, portant exécution de l'article 983 du Livre 8 du Code civil, limite l'indemnité pour dommage provoqué par un décès ou des lésions corporelles à un montant de 137.000 euros par voyageur. L'arrêté susmentionné limite également les dommages et intérêts dus en cas de retard d'un voyageur et de perte, dommage ou retard de ses bagages, à un montant de 1.000 euros et l'indemnité pour un véhicule ou un bateau admis au transport comme bagage ou aux choses se trouvant à bord à un montant de 9.100 euros par véhicule ou bateau.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.621. En ce qui concerne les points de vue adoptés durant la première consultation sur la base du Livre vert, il peut être fait référence au rapport ci-dessus concernant le transport par mer de passagers³⁶³.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.622. Deux scénarios sont envisageables : le Régime PAL d'application au transport de passagers par mer peut, *mutatis mutandis*, être repris ou un régime autonome pour la navigation intérieure peut être développé.

Un régime autonome, qui s'écarte fondamentalement du Régime PAL, a cependant peu de sens. Les risques sur les voies d'eau intérieures sont, il est vrai, inférieurs par rapport à ceux rencontrés en mer, mais les obligations de base du transporteur et du passager restent identiques. Dans l'optique de la sécurité juridique et de l'économie législative, il n'est pas davantage indiqué d'introduire nombre de régimes spécifiques.

Les plus grands goulots d'étranglement en cas de reprise du Régime PAL résident dans les montants de limitation et l'assurance obligatoire. Les entreprises actives dans le domaine du transport de passagers par les voies d'eau intérieures ne disposent pas de la même capacité financière que les grands entreprises de croisières. Comme la Convention PAL 2002 ne s'applique pas de plein droit à la navigation intérieure, libre au législateur national, s'il étend le champ d'application à la navigation intérieure, d'adapter le montant des limitations.

E) CONCLUSION

6.623. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, nous avons opté pour rendre le régime de la Convention PAL 2002, repris à la Section 1, également applicable au transport de passagers par les voies d'eau intérieures.

Eu égard à la capacité financière des entrepreneurs de navigation intérieure et à l'assurabilité de leur responsabilité, des limites de responsabilité inférieures sont appliquées.

³⁶³ Voir *supra*, n° 6. 419.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 6.196. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.624.

Section 2 – Transport de passagers par les voies d’eau intérieures

Article 6.196. Définitions

Dans la présente Section, il convient d’entendre par :

1° « contrat de transport » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par les voies d’eau intérieures, contre rémunération, d’un passager ou, le cas échéant, d’un passager et de ses bagages ;

2° « navire » : un bateau de navigation intérieure, à l’exclusion des bâtiments sur coussin d’air.

B) COMMENTAIRE

6.625. L’article proposé reprend les définitions adaptées de « contrat de transport » et de « navire ». L’élément rémunération est essentiel dans la définition du contrat de transport car un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement peut difficilement être soumis à un régime impératif de responsabilité. Les autres définitions de l’article 6.119 s’appliquent par analogie.

B.2. ARTICLE 6.197. APPLICABILITÉ DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION MARITIME

A) TEXTE DE LOI

6.626.

Article 6.197. Applicabilité des dispositions relatives à la navigation maritime

La Section 3 du Chapitre 1, à l’exception des articles 119, 2° et 3°, 123, § 1^{er} et 128, s’applique également au transport de passagers par les voies d’eau intérieures.

B) COMMENTAIRE

6.627. Le régime de la Convention PAL 2002, qui vaut pour le transport de passagers par mer, est également déclaré applicable au transport de passagers par les voies d’eau intérieures.

B.3. ARTICLE 6.198. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

A) TEXTE DE LOI

6.628.

Article 6.198. Responsabilité du transporteur

En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 100.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

B) COMMENTAIRE

6.549. L'article proposé reprend le § 1^{er} de l'article 6.123. Le montant de 250.000 DTS, qui s'applique dans la navigation maritime, est cependant ramené à 100.000 DTS dans la navigation intérieure afin de tenir compte de la capacité financière moindre des transporteurs et entreprises de navigation intérieure.

Les autres paragraphes de l'article 6.123 ne sont pas modifiés et s'appliquent par conséquent intégralement au sein de la navigation intérieure (cf. article 6.197).

B.4. ARTICLE 6.199. LIMITE DE RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT OU DE LÉSIONS CORPORELLES

A) TEXTE DE LOI

6.629.

Article 6.199. Limite de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles

La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 6.128 est limitée, dans tous les cas, à 200.000 unités de compte par passager, par événement séparé. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

B) COMMENTAIRE

6.630. L'article proposé reprend le § 1^{er} de l'article 6.128 de la Section 1. Toutefois, le montant maximum de la responsabilité en cas de décès et de lésions personnelles, de l'ordre de 400.000 DTS dans la navigation maritime, est réduit à 200.000 DTS.

Les limites de responsabilité en cas de perte ou de dommage de bagages sont conservées au même niveau que dans la navigation maritime (art. 10).

7. REMORQUAGE ET POUSSAGE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

6.631. La Loi maritime ne contient aucune disposition concernant les contrats de remorquage ou de poussage.

Les articles 1 et 271 de la Loi maritime mentionnent le remorquage comme une des activités typiques du navire de mer ou du bateau de navigation intérieure.

L'article 259 de la Loi maritime, qui repose sur la disposition correspondante de la Convention de Sauvetage de 1910, règle la rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du remorqueur.

L'arrêté de limitation de la responsabilité du 24 novembre 1989 règle le droit à limiter la responsabilité des propriétaires de remorqueurs et de pousseurs.

6.632. En ce qui concerne le remorquage et le poussage un régime de droit public s'applique également, entre autres celui relatif à la sécurité de bateaux de navigation intérieure³⁶⁴.

Uniquement à des fins de clarté de l'appareil usuel des notions, nous citons ci-dessous quelques définitions extraites de la réglementation européenne relative à la sécurité de bateaux de navigation intérieure³⁶⁵:

Article 1.01 — Définitions

Les définitions ci-après sont applicables aux fins de la présente directive :

Types de bâtiments

1. « bâtiment » : un bateau ou un engin flottant ;
2. « bateau » : un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
3. « bateau de navigation intérieure » : un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures ;
4. « navire de mer » : un bateau autorisé à naviguer en mer ;
5. « automoteur » : un automoteur ordinaire ou un automoteur-citerne ;
6. « automoteur-citerne » : un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;
7. « automoteur ordinaire » : un bateau autre qu'un automoteur-citerne destiné au transport de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;
8. « péniche de canal » : bateau de navigation intérieure qui ne dépasse pas la longueur de 38,5 m et la largeur de 5,05 m et qui navigue habituellement sur le canal du Rhône au Rhin ;

³⁶⁴ Voir A.R. du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, MB 8 avril 2009, plus particulièrement l'Annexe II. Ce régime repose sur la Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la Directive 82/714/CEE du Conseil, Pb. 30 décembre 2006, L 389/1 et modifiée à diverses reprises.

³⁶⁵ Voir plus précisément l'Annexe II de la Directive 2006/87/CE citée au numéro précédent.

9. « remorqueur » : un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
10. « pousseur » : un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
11. « chaland » : un chaland ordinaire ou un chaland-citerne ;
12. « chaland-citerne » : un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour être remorqué et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements ;
13. « chaland ordinaire » : un bateau autre qu'un chaland-citerne destiné au transport de marchandises, construit pour être remorqué et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements ;
14. « barge » : une barge-citerne, une barge ordinaire ou une barge de navire ;
15. « barge-citerne » : un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé ;
16. « barge ordinaire » : un bateau autre qu'une barge-citerne destiné au transport de marchandises, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé ;
17. « barge de navire » : une barge de poussage construite pour être transportée à bord de navires de mer et pour naviguer sur les voies d'eau intérieures ;
18. « bateau à passagers » : un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;

[...]

Assemblages de bâtiments

29. « convoi » : un convoi rigide ou un convoi remorqué ;
30. « formation » : la forme de l'assemblage d'un convoi ;
31. « convoi rigide » : un convoi poussé ou une formation à couple ;
32. « convoi poussé » : un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés « pousseurs » ; est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;
33. « formation à couple » : un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage ;
34. « convoi remorqué » : un assemblage d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés faisant partie du convoi ;

[...]

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

6.633. L'absence d'un régime légal de base concernant le remorquage et le poussage s'explique par le fait que les secteurs de services concernés sont relativement jeunes et n'existaient pas lorsque l'Ordonnance de la Marine française qui, dans notre pays, est encore et toujours influente, a été rédigée. La première forme d'assistance de remorquage motorisée est apparue en Angleterre en 1802. Jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle, des remorqueurs à vapeur étaient à disposition dans la plupart des ports. La Loi maritime de 1879 n'a pas réglé ce service. La navigation

intérieure est passée de la navigation à voile à des convois propulsés par des remorqueurs ; plus tard, les bateaux de navigation intérieure en soi ont été motorisés. Après la Seconde Guerre mondiale, la navigation par poussage a percé dans la navigation intérieure européenne et, au départ, des remorqueurs transformés étaient utilisés. Pour des travaux d'infrastructure hydraulique et l'industrie off-shore, on construit actuellement des remorqueurs marins spécialisés (Anchor handling Tug Supply (AHTS) vessels et Off-Shore Supply Vessels (OSVs)). En fait, le secteur du remorquage se compose de différents sous-secteurs : le remorquage portuaire, le sauvetage et l'off-shore. En outre, on utilise également des remorqueurs, entre autres, pour la lutte contre l'incendie et la pollution. Toutes ces évolutions ont échappé quasiment intégralement à l'attention du législateur.

6.634. Dans la pratique, les relations juridiques en matière de remorquage et de poussage sont essentiellement déterminées par des conditions contractuelles générales des prestataires de services concernés. Spécifiquement en ce qui concerne le remorquage portuaire, il convient de souligner que la Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen assure elle-même l'assistance de remorquage dans les docks à écluses et que ce service est régi par un règlement local de droit public, à savoir la Gemeentelijke Havenpolitieverordening (ordonnance communale de police portuaire) et le Tariefverordening (Ordonnance tarifaire) sur le remorquage dans les docks.

6.635. Les praticiens du droit belge de la navigation maritime et de la navigation intérieure qui, en la matière, repose sur la jurisprudence et la doctrine, ont essentiellement accordé de l'attention à la qualification du contrat de remorquage et de poussage et à la responsabilité des éléments constitutifs d'un convoi de remorquage et de poussage à l'égard de tiers, par exemple en cas d'abordage.

En ce qui concerne la qualification du contrat de remorquage, il n'existe aucun parfait consensus. En fonction de la nature du service presté (assistance de remorquage dans le cas de manœuvres de navigation ou de déplacement d'un objet sans équipage), on opte pour une entreprise ou un transport, mais il a également été argumenté qu'il s'agit d'un affrètement, d'une location d'une force motrice, d'une location de services ou d'un contrat *sui generis*³⁶⁶.

En ce qui concerne la relation mutuelle entre les éléments constitutifs du convoi, il est généralement accepté que, lorsque ce dernier constitue une unité nautique, il est considéré comme un seul navire vis-à-vis de tiers et que les propriétaires des différents composants sont solidairement responsables du dommage occasionné par le convoi. Cette doctrine *universitas* s'applique aux convois poussés et sans doute également vis-à-vis des formations à couple, même si la jurisprudence concernant cette dernière variante est restreinte. Si le convoi ne peut pas être considéré comme une unité nautique, pour chacun des éléments constitutifs du convoi, il faut examiner séparément si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, il est responsable du dommage provoqué. C'est entre autres le cas lorsqu'un navire de mer assisté par des remorqueurs occasionne un dommage à un autre navire ou à l'infrastructure portuaire. Le navire de mer est uniquement responsable si une faute et un lien de causalité entre cette faute et le dommage sont démontrés dans son chef. Il en est de même *mutatis mutandis* concernant les remorqueurs. La théorie selon laquelle l'équipage du remorqueur est provisoirement adjoint à celui du navire remorqué, ce qui impliquerait que le propriétaire du bateau remorqué est toujours (co)responsable, même si c'est uniquement le remorqueur qui a commis une faute, n'a cependant

³⁶⁶ Voir et comparer e.a. Delwaide-Blockx 1991, 987-988, n° 166 ; De Smet I, 160-161, n° 125; Goossens, W., *Aanneming van werk. Het gemeenrechtelijke dienstencontract*, Bruges, die Keure, 2003, 203-204, n° 259; ter Meer, 52-53.

jamais réellement percé³⁶⁷. Quoi qu'il en soit, l'absence d'un régime légal n'est, à cet effet, pas davantage favorable à la sécurité juridique.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

6.636. Pour le remorquage et le poussage, des conventions internationales générales n'ont jamais été établies. Tout comme pour les contrats d'affrètement, le principe de parfaite liberté contractuelle s'est toujours appliqué. Aux alentours de l'année 1980, de timides tentatives au sein du CMI pour préparer une convention sur le remorquage maritime ou portuaire se sont heurtées à une opposition du secteur du remorquage³⁶⁸.

Néanmoins, dans certaines conventions sur la navigation intérieure, le remorquage et le poussage sont bel et bien mentionnés. C'est le cas de la Convention CLNI sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure³⁶⁹ et de la Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure dont l'article 2.3 dispose que chaque bateau faisant partie d'un convoi de remorquage n'est responsable que s'il y a faute de sa part³⁷⁰. Il s'agit, dans chaque cas, du règlement d'un aspect juridique spécifique, et non d'un règlement global des droits et obligations des parties ou de leur responsabilité à l'égard de tiers. Les régimes conventionnels spécifiques mentionnés ne sont, pour le reste, pas pris en considération.

6.637. Vers le milieu des années 1980, le BIMCO a, en collaboration avec l'International Salvage Union (ISU) et la European Tugowners Association (ETA), mis sur pied un contrat type pour le remorquage maritime connu comme le Standard International Towage Agreement, qui comprend deux variantes : le TOWHIRE en cas de location journalière et le TOWCON en cas d'indemnité forfaitaire. Ils sont en quelque sorte comparables aux chartes-parties d'application respectivement à l'affrètement à temps et au voyage. Il est d'emblée clairement apparu que ces contrats n'étaient pas destinés à l'assistance de remorquage dans des ports³⁷¹.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

6.638. Le droit allemand ne connaît pas davantage un régime légal explicite pour le remorquage et le poussage, ni en ce qui concerne la qualification du contrat ni la relation interne entre les composants constitutifs, ni en ce qui concerne la relation du convoi à l'égard de tiers. La raison à cela est que la législation maritime allemande trouve également ses racines historiques dans la navigation à voile.

En la matière, la liberté contractuelle s'applique et on utilise largement des clauses types.

³⁶⁷ Voir et comparer e.a. Cass. 11 septembre 1981, *Pas.* 1982, I, 60, *RHA* 1981-82, 30, *RIW* 1981-82, 1076; Delwaide-Blockx 1991, 988, n° 168; De Weerd, I., « Sleepcontract en aansprakelijkheid », dans De Weerd I, 227, n° 264-265; Libouton 1990, 134-135, n° 4; Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976, 96-99, n° 19-24; Smeesters-Winkelmolen I, 144-146, n° 101.

³⁶⁸ Voir Van Hooydonk, E., Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby, Bruxelles/Anvers, ETA / Pandora, 2013, 61-63.

³⁶⁹ Voir Livre bleu 4.

³⁷⁰ Voir Livre bleu 8.

³⁷¹ Van Hooydonk, E., Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby, Bruxelles/Anvers, ETA / Pandora, 2013, 63.

Dans la jurisprudence, la qualification du contrat de remorquage est ambiguë. Certains plaident en effet en faveur d'une distinction en fonction de la répartition des tâches (*Werkvertrag*, *Dienstvertrag*, *Frachtvertrag* – mais d'autres objectent que le bateau de remorquage n'est pas une 'cargaison' – ou un *Mietvertrag*). Une qualification uniforme du contrat de poussage semble également manquer.

La *Binnenschiffahrtsgesetz* déclare les règles normales relatives à la responsabilité en cas de faute pour abordage applicables au cas où les bateaux concernées font partie du même convoi remorqué (§ 92e). Ce régime est cependant de droit supplétif. L'Allemagne est liée par la Convention Abordage de 1960.

Par analogie au droit belge, il est admis que, en cas d'assistance de remorquage sur un navire armé, le commandement appartient au bateau remorqué alors que, dans la navigation intérieure, les anciens convois remorqués étaient placés sous la direction du remorqueur. Dans le premier cas, le bateau remorqué est coresponsable des fautes du remorqueur. En cas de remorquage d'un bâtiment non armé, la direction nautique incombe bien évidemment uniquement au remorqueur et seul ce dernier est responsable³⁷².

- ANGLETERRE

6.639. Le droit anglais connaît une jurisprudence et une doctrine détaillées concernant le remorquage et le poussage, mais aucun régime spécifique en la matière.

La relation interne entre les composants du convoi est une affaire purement contractuelle à propos de laquelle les parties bénéficient d'une parfaite liberté contractuelle. Dans la pratique, il est généralement fait usage de contrats types tels que l'UKSTC (UK Standard Towing Conditions), le TOWHIRE et le TOWCON.

En ce qui concerne la relation du convoi à l'égard de tiers, il était initialement admis que le remorqueur soit au service du navire remorqué (*the tug is the servant of the ton*) et que le remorqueur et le navire remorqué forment un seul tout nautique (*la unit theory*). En 1912, la House of Lords a abandonné ce principe dans l'arrêt *Devonshire*. Elle y a opté pour la *control theory*, en vertu de laquelle il convient de vérifier *in concreto* le composant du convoi qui contrôlait la manœuvre des suites de laquelle le dommage a été provoqué³⁷³.

- FRANCE

6.640. La discussion concernant la qualification juridique du contrat de remorquage est cataloguée de 'classique' en France et son niveau doctrinal manifestement supérieur, comparable à celui de la Belgique, n'a pas été pris en considération.

Aujourd'hui, la France est le seul pays limitrophe possédant un régime légal explicite sur certains aspects du remorquage (le poussage n'est pas réglé légalement). Les dispositions pertinentes sont actuellement reprises dans le *Code des Transports*, plus précisément dans la Cinquième Partie (Transport et navigation maritimes, Livre III (Les ports maritimes), Titre IV (Les services portuaires), Chapitre II (Le remorquage). Elles s'énoncent comme suit :

³⁷² Voir et comparer e.a. Herber, 241; Rabe, 380-383 en 1003-1006; Puttfarken, 188-197; ter Meer, *passim*.

³⁷³ Voir et comparer e.a. Chorley-Giles, 417-426; Hodges-Hill, 229-344; Mandaraka-Sheppard, 747-813; Shaw, R. en Tsimplis, M., « The Liabilities of the Vessel », in Southampton, (155), 177-188; ter Meer, *passim*.

Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage

Article L5342-1

*Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.
Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.*

Article L5342-2

Les parties peuvent, par convention écrite expresse, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations. En ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Section 2 : Le remorquage en haute mer

Article L5342-4

*Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.
Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.*

Article L5342-5.

Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article L5342-6.

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage portuaire ou en haute mer sont prescrites par deux ans après achèvement de ces opérations.

Par conséquent, la législation française établit une distinction entre le remorquage portuaire (où, en règle générale, la direction nautique appartient au navire remorqué) et le remorquage maritime (où, en règle générale, la direction nautique appartient au remorqueur). Il est assez étrange de constater que les deux formes de remorquage sont réglées au Titre du code traitant des *services portuaires*. En outre, certains commentateurs étrangers considèrent la distinction législative française en fonction du lieu comme étant inadéquate³⁷⁴. Le texte de loi ne s'applique pas au remorquage en navigation intérieure.

Pour les deux formes susmentionnées de remorquage, la loi postule une règle de base qui est cependant réfutable et peut également être détournée contractuellement par les parties. La Cour de Cassation française a, dans un arrêt du 26 mars 1999,³⁷⁵ en outre jugé que la Loi du 3 janvier 1969, dont les dispositions sont reprises dans les articles susmentionnés du *Code des Transports*, est uniquement de droit supplétif et que, dès lors, libre aux parties de régler leurs relations mutuelles comme bon leur semble.

Les dispositions légales semblent avant tout régler la relation interne entre les composants du convoi. La Cour de Cassation française a, dans deux arrêts, toutefois jugé que les tiers lésés peuvent également s'en prévaloir³⁷⁶.

³⁷⁴ Voir Puttfarken, 196, n° 481.

³⁷⁵ Cass. (Fr.) 26 mars 1999, *DMF* 1999, 517, note de Bonassies, P.

³⁷⁶ Cass. (Fr.) 6 juin 2000, *DMF* 2000, 897, note de Delebecque, Ph.; Cass. (Fr.) 8 juillet 2003, *DMF* 2003, 676, note de Corbier, I.

La France est également liée par la Convention Abordage de 1960. L'article L4131-1 du *Code des Transports* dispose que les abordages en navigation intérieure sont réglés conformément à la disposition de cette Convention³⁷⁷.

- PAYS-BAS

6.641. Alors que l'avant-projet contenait une section relative au remorquage, le Livre 8 du Code civil néerlandais ne contient aucun régime spécifique concernant le remorquage et le poussage. Le législateur a jugé que des conditions contractuelles générales étaient satisfaisantes. Différentes conditions types relatives au remorquage et au poussage (e.a. les *Algemene Sleepconditiën* et les *Algemene Duwconditiën*, c'est-à-dire les conditions générales de remorquage et les conditions générales de poussage) s'appliquent aux Pays-Bas comme clauses habituelles en règle générale, c'est-à-dire comme usage. Dès lors, elles s'appliquent également lorsque les parties ne sont convenues de rien.

La qualification du contrat de remorquage et de poussage reste un sujet de débat aux Pays-Bas.

La Convention Abordage de 1960 a été ratifiée par les Pays-Bas le 15 juin 1966. L'article 2.3 de la Convention Abordage de 1960 est repris à l'article 8:1004, alinéa 3, du Code civil néerlandais.

En ce qui concerne le poussage, le Hoge Raad a, en 1979, jugé que la faute d'un composant d'un convoi poussé vaut également comme faute des autres composants qui peuvent dès lors également être rendus responsables par la partie lésée³⁷⁸. Des suites d'une jurisprudence ultérieure,³⁷⁹ il n'est pas évident de déterminer si cette règle s'applique encore actuellement³⁸⁰.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

6.642. Le Livre vert a accordé une attention spécifique au remorquage et au poussage et a abordé la question relative à la nécessité d'un nouveau régime légal (Questions 46, 76, 77 et 78).

La Cour d'Appel d'Anvers a estimé qu'un régime légal du remorquage et du poussage était souhaitable et a demandé que l'on se rallie à la jurisprudence existante, tout en s'attachant à la responsabilité mutuelle des composants du convoi de remorquage.

L'ABDM a fait remarquer que, dans le cas du remorquage et du poussage en navigation intérieure, on se fonde sur une unité nautique et la responsabilité du remorqueur ou du pousseur alors que, dans la navigation maritime, la responsabilité incombe au navire remorqué. L'ABDM a également souligné l'importance de la distinction entre le remorquage et le poussage. Elle n'a cependant pas vu immédiatement une nécessité urgente d'un nouveau règlement de ces activités.

³⁷⁷ Voir et comparer concernant le remorquage en droit français, e.a. Bonassies-Scapel, 479-489, n° 698-711; Molfessis, N., « Le remorquage, la loi et la liberté contractuelle », *DMF* 1999, (987) 987-1007; Remond-Gouilloud, 104-111, n° 151-164; ter Meer, *passim*, 200-211, n° 230-245.

³⁷⁸ Hoge Raad 23 novembre 1979, *Se&S* 1980, 14.

³⁷⁹ Hoge Raad 30 novembre 2001, *NJ* 2002, 143, note de Haak, K.F.

³⁸⁰ Voir et comparer en ce qui concerne le remorquage et le poussage en droit néerlandais, e.a. Cleton, 159-161; ter Meer, *passim*; ter Meer, J., "Twee privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart nader beschouwd", *LA Huybrechts*, 537-552.

L'URAB a opté, en ce qui concerne le remorquage et le poussage, pour le maintien de la parfaite liberté contractuelle.

Le CRMB, l'ARMB et la LMB ont déclaré que le régime de la responsabilité spécifique dans le cadre de l'exploitation de convois de poussage devait au moins être examiné et évalué de manière critique. En ce qui concerne le remorquage, les organisations ont suggéré de reprendre les UK Towing Conditions dans le code ou de se laisser guider par les conditions usuelles dans le secteur.

La Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen a signalé que le régime relatif à l'utilisation de remorqueurs portuaires à Anvers avait subi une modification approfondie voici quelques années (par le biais d'une adaptation aux principes généraux du droit des obligations). Elle a estimé que cette matière ne nécessitait pas d'attention particulière.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

6.643. Les résultats de la première consultation démontrent que les juristes ressentent un besoin limité en un régime légal élémentaire de la principale question, à savoir la responsabilité des composants du convoi de remorquage ou de poussage à l'égard de tiers. Un régime impératif du contrat de remorquage ou de poussage n'a pas suscité le moindre enthousiasme, bien au contraire. Différentes parties ont insisté sur un régime qui se rapproche du droit actuel et des régimes contractuels usuels.

6.644. L'examen juridique sommaire ci-dessus démontre qu'il règne une certaine insécurité concernant différents aspects du remorquage et du poussage. Cela vaut surtout pour la qualification du contrat et le régime de responsabilité. Cette insécurité juridique légitime en principe une intervention législative.

6.645. Un régime détaillé est d'autant plus justifié au vu de l'importance économique considérable des secteurs de services concernés.

La grande importance du remorquage et du poussage ressort des statistiques suivantes de la flotte de navigation intérieure européenne rassemblées par l'IVR :

Total Western European Fleet (April 2013)

	Total		Switzerland		France		Germany (ZBBD)		Netherlands		Belgium		Luxembourg	
	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage
General Cargo Vessel	6.382	7.284.308	16	29.757	962	495.436	929	1.171.894	3.414	4.500.224	1.052	1.078.927	9	8.070
Push Freight Barge	2.696	4.067.747	4	6.903	474	495.471	786	809.937	1.170	2.259.513	262	495.923	0	0
Lash Ship	122	93.473	0	0	0	0	121	93.473	1	0	0	0	0	0
Lighter	157	202.529	0	0	1	410	52	33.204	101	163.292	3	5.623	0	0
Tank Vessel	1.990	3.454.221	49	126.290	46	53.178	510	751.599	1105	2.057.388	259	423.439	21	42.327
Push Tank Barge	171	247.883	2	4.546	74	111.247	44	46.972	44	69.300	5	7.374	2	8.444
Tank Lighter	28	7.469	0	0	0	0	12	3.499	16	3.970	0	0	0	0
Total	11.546	15.357.630	71	167.496	1.557	1.155.742	2.454	2.910.578	5.851	9.053.687	1.581	2.011.286	32	58.841
	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's
Push boat	627	229.112	1	368	146	57.848	213		187	126.241	75	38.763	5	5.892
Tug	795	255.069	2	817	11	2.277	131		593	131.119	57	120.558	1	298
Push Tug	537	138.559	4	1.031	0	0	75		408	122.463	44	12.623	6	2.442
Total	1.959	622.740	7	2.216	157	60.125	419		1.188	379.823	176	171.944	12	8.632
	Number		Number		Number		Number		Number		Number		Number	
Passenger Vessel	2.359	0	87	0	493 (source VNF)		986	0	737	0	52	0	4	0
Other	2.650	0	15	0	3	0		0	2.491	0	134	0	7	0

Source : IVR
Date : 5 April 2013

IVR is not responsible for errors and/or inadequacies

Des chiffres concernant l'ampleur de la flotte de remorqueurs maritimes ne sont pas disponibles. Il est néanmoins intéressant de mentionner que la European Tugowners Association rassemble plus de 80 entreprises de remorquage portuaire dans 21 pays. Celles-ci gèrent une flotte de plus de 700 remorqueurs portuaires³⁸¹. En Belgique, l'ETA compte trois entreprises de remorquage portuaires affiliées. Le service qu'elles assurent est très important pour une accessibilité aisée et sûre des ports.

6.646. Spécifiquement en ce qui concerne le remorquage, il convient de remarquer que les services de remorquage en mer sont qualifiés par la Loi spéciale de Réformes institutionnelles (art. 6, § 1, X, alinéa premier, 9°) de matière régionale. Cette compétence implique pour les Régions (en l'occurrence la Région flamande) le droit d'effectuer dans les eaux territoriales et sur le plateau continental, les travaux et activités nécessaires à l'exercice de ces compétences (art. 6, § 1, X, alinéa deux). Ladite disposition visait à régler le transfert de l'ancien Service national de remorquage d'Ostende à la Région flamande. Entre-temps, ce service a été intégré dans la DAB Vloot, laquelle appartient à l'Autorité flamande.

En outre, les Régions sont e.a. compétentes pour les ports et les voies d'eau et leurs dépendances (art. 6, § 1, X, 2° et 3° de la Loi spéciale de Réformes institutionnelles). Le remorquage portuaire peut être réglementé plus en détail par les communes et/ou les administrations portuaires locales. L'intervention des administrations portuaires en la matière se déroule également au sein de la sphère de compétence régionale³⁸².

Le fait que les services publics mentionnés concernant le remorquage relèvent du domaine régional ne porte aucunement atteinte à la compétence du législateur fédéral qui peut régler le

³⁸¹ Pour une récente esquisse du secteur européen du remorquage portuaire et de son évolution depuis les 50 dernières années, voir Van Hooydonk, E., *Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby*, Bruxelles/Anvers, ETA / Pandora, 2013, 196 p.

³⁸² Concernant la répartition des compétences en matière de remorquage, voir Van Hooydonk, E., « Goederenvervoer algemeen », dans *Transportgids*, Diegem, Kluwer Editorial, feuillet 2.1.3.5./87-88 (décembre 1996).

remorquage et le poussage dans le contexte du droit commercial ou du droit civil, plus particulièrement en tant que composant du droit privé de la navigation maritime et de la navigation intérieure³⁸³. Des matières telles que le régime du remorquage et du poussage comme faisant l'objet d'un contrat nommé et le régime de la responsabilité (et de sa limitation) du propriétaire d'un remorqueur ou d'un pousseur sont restées fédérales et, dans la pratique législative des dernières décennies, il n'y a jamais eu de contestation à ce propos. Néanmoins, la reprise de régimes de ce type dans le Code belge de la Navigation ne pourra jamais porter atteinte à la compétence des Régions et des administrations des voies d'eau et portuaires qui en dépendent, de régler leur propre service et l'exploitation de leurs voies d'eau ou de leurs ports (par exemple par l'établissement de règlements et de tarifs de remorquages portuaires ou de conditions de devis ou de concession pour des services de remorquage).

6.647. Une intervention législative efficace doit viser à renforcer la sécurité juridique sur des points essentiels, mais ne peut pas perturber la liberté contractuelle. Comme on le note également dans les pays limitrophes, le contrat de remorquage ou de poussage n'a cependant pas autorité pour régler la responsabilité à l'égard de tiers³⁸⁴. Pour pouvoir régler cette responsabilité légalement de manière adéquate, les contrats concernés doivent préalablement être identifiés et définis dans le texte de loi. Logiquement, un tel régime légal implique un développement (supplétif) des droits et obligations de base des parties à ces contrats en effet dorénavant nommés. Conformément aux suggestions formulées durant la première consultation publique, le régime légal doit, sur le plan du contenu, se rapprocher des conceptions usuelles et, plus particulièrement, des régimes repris dans des contrats types largement utilisés (par analogie au régime proposé ci-dessus concernant les contrats d'affrètement, mais avec encore moins de détails).

En ce qui concerne l'application des contrats types en soi, il convient de souligner que l'Ébauche de Code belge de la Navigation encourage explicitement l'autorégulation. Le nouveau régime légal proposé à ce propos peut également trouver application en ce qui concerne les contrats de remorquage et de poussage³⁸⁵.

E) CONCLUSION

6.648. La Loi maritime ne contient aucun régime légal spécifique concernant le remorquage et le poussage. Hormis la France, les pays limitrophes ne connaissent pas davantage une telle législation. En Belgique et dans différents autres pays, certains aspects importants baignent dans l'insécurité juridique. C'est plus particulièrement le cas de la qualification du contrat et de la responsabilité des composants des convois remorqués et poussés à l'égard de tiers. Afin de promouvoir la sécurité juridique, un régime légal élémentaire du remorquage et du poussage est utile. Ce régime ne peut cependant pas enfreindre la liberté contractuelle.

³⁸³ Voir en règle générale le Livre bleu 1, 53-57, n° 1.32-1.37.

³⁸⁴ Voir e.a. Chorley-Giles, 417; Puttfarken, 195, n° 479; Shaw, R. et Tsimplis, M., "The Liabilities of the Vessel", dans Southampton, (155), 177.

³⁸⁵ Voir Livre bleu 2.

B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 6.200. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

6.649.

Chapitre 3 – Remorquage et poussage

Article 6.200. Définitions

Dans le présent Chapitre, il y a lieu d'entendre par :

1° « contrat de remorquage » : le contrat en vertu duquel le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur d'un bateau remorqueur, appelé le remorqueur, met la force de propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'un ou de plusieurs navires à remorquer ou d'objets flottants, moyennant rémunération ;

2° « contrat de poussage » : le contrat en vertu duquel le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur d'un bateau pousseur, appelé le pousseur, met la force de propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'une ou de plusieurs barges ou d'objets flottants, moyennant rémunération.

B) COMMENTAIRE

6.650. Il a été fait en sorte que les définitions soient aussi générales et succinctes que possible. Le principal élément réside, tant pour le remorqueur que pour le pousseur, dans la force de propulsion³⁸⁶. Dans la définition, on a délibérément choisi de reprendre le fait que l'équipage du remorqueur ou du pousseur est également mis à disposition. On évite ainsi que l'équipage du remorqueur ou du pousseur soit considéré comme des employés du navire remorqué ou de la barge. Le texte de loi proposé n'indique pas davantage en quoi consiste précisément l'opération de remorquage ou de poussage. Toutes sortes de variantes sont possibles, surtout en matière de remorquage. Les définitions citées ci-dessus, issues de la normalisation de la sécurité pour la navigation intérieure,³⁸⁷ ne s'appliquent pas, mais peuvent éventuellement être utiles pour l'interprétation.

B.2. ARTICLE 6.201. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

6.651.

Article 6.201. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique aux contrats de remorquage et de poussage.

³⁸⁶ Comparer Puttfarken, 189, n° 466:

Der Schlepper liefert Antriebskraft und den zugehörigen Service, um sie einzusetzen. Das ist der Kern des Schleppvertrages und begründet die Einheit des Vertragstypus.

³⁸⁷ Voir *supra*, n° 6.632.

B) COMMENTAIRE

6.652. La disposition proposée ne nécessite aucun commentaire.

B.3. ARTICLE 6.202. CLAUSES DIVERGENTES

A) TEXTE DE LOI

6.653.

Article 6.202. Clauses divergentes

Les clauses qui, dans le contrat de remorquage ou de poussage, divergent de l'article 6.204 sont nulles.

B) COMMENTAIRE

6.654. Toutes les dispositions relatives aux contrats de remorquage et de poussage sont de droit supplétif, hormis l'article 6.204, qui détermine la position juridique de tiers. En théorie, il est envisageable qu'un régime divergent soit convenu avec des tiers lésés. La validité de clauses extracontractuelles de responsabilité est par ailleurs également admise en droit civil.

B.4. ARTICLE 6.203. OBLIGATIONS DES PARTIES

A) TEXTE DE LOI

6.655.

Article 6.203. Obligations des parties

§ 1. Le remorqueur et le pousseur doivent :

- 1° utiliser un bateau qui est approprié pour le marché convenu et est en état de navigabilité ;**
- 2° exécuter le marché selon les règles de l'art ;**
- 3° exécuter le marché dans les délais convenus ou, à défaut de tels délais, dans des délais raisonnables.**

§ 2. Le donneur d'ordre du remorqueur ou du pousseur doit :

- 1° fournir à ce dernier toutes les informations nécessaires en vue d'une due exécution du marché ;**
- 2° armer ou équiper le navire ou l'objet à remorquer ou à pousser de manière telle que le marché puisse être exécuté correctement ;**
- 3° accorder la collaboration raisonnablement nécessaire lors de l'exécution du marché ;**
- 4° payer le prix convenu.**

B) COMMENTAIRE

6.656. La disposition proposée décrit de manière élémentaire les obligations des parties à un contrat de remorquage ou de poussage. Ces obligations doivent être interprétées en fonction de la

mission confiée (par exemple déplacement d'un navire ou d'un objet ou assistance en matière de remorquage portuaire). Cette approche est préférable à la doctrine actuelle où le contrat est qualifié au sein du cadre incertain et n'est pas adapté à la spécificité du remorquage et du poussage de contrats nommés relevant du droit civil ou du droit commercial.

Ainsi l'obligation décrite au § 2, 3° variera-t-elle selon qu'il s'agit d'une assistance en matière de remorquage portuaire ou du transport d'une épave non armée vers un dépôt de ferrailles. Dans le premier cas, la collaboration requise consiste habituellement à donner des ordres, tandis que, dans le deuxième cas, une collaboration est à peine requise, voire pas du tout, plus particulièrement lorsqu'il peut être admis que l'entreprise de remorquage organisera elle-même tout le transport.

Eu égard à la diversité des situations possibles, l'ampleur de la responsabilité contractuelle n'est pas réglée dans la loi. En principe, les parties peuvent convenir librement à cet effet. D'autres dispositions du code peuvent éventuellement être applicables (p.ex. en ce qui concerne la limitation de responsabilité).

B.5. ARTICLE 6.204. RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TIERS

A) TEXTE DE LOI

6.657.

Article 6.204. Responsabilité à l'égard de tiers

§ 1. Le remorqueur n'est pas responsable du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de remorquage, hormis s'il assumait la direction nautique du remorquage. Dans ce dernier cas, le remorqueur et le navire remorqué sont responsables solidairement.

§ 2. Le pousseur et les barges sont solidairement responsables du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de poussage.

L'alinéa précédent s'applique également à l'égard de formations à couple.

B) COMMENTAIRE

6.658. La disposition proposée est un régime élémentaire qui rejoint les conceptions usuelles.

Il convient de remarquer qu'elle n'introduit aucun nouveau motif ou un motif indépendant de responsabilité, mais qu'elle règle uniquement la répartition de la responsabilité extracontractuelle entre le remorqueur ou le pousseur. Comme dans d'autres dispositions, à des fins de facilité, nous parlons de la responsabilité du remorqueur, du pousseur, du navire remorqué et de la barge. Le fait que cette responsabilité incombe au propriétaire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire est réglé ailleurs dans le code.

B.6. ARTICLE 6.205. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

6.659.

Article 6.205. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage peuvent, également après le délai visé au § 1^{er}, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

6.660. La disposition proposée est analogue à d'autres dispositions comparables reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Chapitre 1 – Navigation maritime

Section 1 – Affrètement

Sous-section 1. Disposition générale

Article 6.1. Définitions

Dans la présente Section, il y a lieu d'entendre par :

- 1° « contrat d'affrètement » : le contrat en vertu duquel une partie, dénommée le fréteur, met un navire ou une partie d'un navire à la disposition d'un affréteur, contre indemnité ;
- 2° « contrat d'affrètement coque nue » : le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affréteur tout le navire, sans équipage, et lui en cède la gestion nautique ;
- 3° « contrat d'affrètement à temps » : le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affréteur tout le navire, avec équipage, pendant une durée déterminée ;
- 4° « contrat d'affrètement au voyage » : le contrat d'affrètement en vertu duquel l'affréteur s'engage à exécuter un voyage déterminé avec le navire.

Sous-Section 2 – Affrètement coque nue

Article 6.2. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement coque nue.

Article 6.3. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives à la location ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

Article 6.4. Mentions

Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;
- 2° les informations suivantes concernant le navire : nom, indicatif d'appel, pavillon, type, tonnage, tirant d'eau, lieu de construction, année de construction, compagnie de

classification, classe, date de la dernière inspection par la compagnie de classification, les hypothèques maritimes fixées et d'autres particularités ;
3° le port ou le lieu et le moment le plus éloigné dans le temps et le plus récent pour livraison et restitution ;
4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;
5° la durée de l'affrètement ;
6° le prix du loyer ;
7° le courtage ;
8° le lieu et la date de signature.

Article 6.5. Livraison

Le frèteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le navire soit en parfait état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du navire prêts pour le service.

Le frèteur doit remettre le navire et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste à quai sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le frèteur doit veiller à ce que le navire dispose de tous les documents qui sont exigés par l'état du pavillon et la compagnie de classification.

Article 6.6. Moment de livraison

Sans autorisation de l'affréteur, le navire ne peut pas être livré avant le premier moment prévu pour la livraison.

Le frèteur mettra tout en œuvre pour ne pas livrer le navire après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le frèteur doit informer l'affréteur du moment prévu pour la livraison.

Article 6.7. Résiliation

§ 1. Si le navire n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat dans les trente-six heures suivant l'expiration de ce moment-là.

§ 2. Au cas où le frèteur prévoit que le navire ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où le navire est censé être prêt et proposer à l'affréteur de résilier le contrat ou d'accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les cent soixante-huit heures suivant la réception du message du frèteur ou dans les trente-six heures suivant la date de résiliation, en fonction du moment qui tombe le plus tôt. Au cas où l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt.

Article 6.8. Restrictions d'utilisation

Le navire doit être utilisé dans le cadre d'une entreprise légitime et pour le transport d'un chargement approprié et légitime, dans la zone de navigation autorisée.

Sans autorisation du frèteur, l'affréteur ne peut pas utiliser le navire d'une manière qui ne correspond pas à la police d'assurance.

Le navire ne peut pas être utilisé pour le transport de combustibles nucléaires ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 6.9. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du navire lors de la livraison et de la restitution est constaté par deux experts, le frèteur et l'affréteur en désignant chacun un.

Les coûts de l'examen lors de la livraison sont supportés par le frèteur et ceux lors de la restitution le sont par l'affréteur.

Article 6.10. Examen durant l'affrètement

À condition qu'il avertisse l'affréteur au préalable, le frèteur peut examiner ou faire examiner le navire à tout moment afin de vérifier l'état d'entretien et de réparation ou pour un autre motif, pour autant toutefois que l'utilisation normale n'en soit pas inutilement entravée.

Hormis si des réparations ou un entretien s'avèrent nécessaires, les coûts de l'examen sont supportés par le frèteur.

La durée de l'examen fait partie de la durée en cours du contrat.

Le frèteur peut examiner les journaux de bord du navire et demander des informations complètes concernant des accidents et dommages.

Article 6.11. Accessoires du navire

Conjointement avec le frèteur, l'affréteur dresse un inventaire des accessoires du navire lors de la livraison et de la restitution.

L'affréteur et le frèteur se paient mutuellement la valeur de marché des biens de consommation non durables qui se trouvent à bord lors de la livraison et de la restitution.

L'affréteur doit veiller à ce que toutes les pièces de rechange présentes lors de la livraison et qui ont été utilisées aient été remplacées lors de la restitution.

Article 6.12. Entretien et exploitation

§ 1. Pendant la durée du contrat, le navire se trouve en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le navire et les accessoires du navire dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du navire et veiller à ce que tous les certificats restent valables.

L'affréteur doit veiller à ce que les garanties financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient présentes.

§ 2. L'affréteur doit armer l'équipage du bateau à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le commander, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affréteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du navire, notamment les indemnités à l'état du pavillon et les taxes étrangères.

Le commandant et les gens de l'équipage sont, à toutes fins, des employés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le frèteur.

L'affrèteur doit respecter la réglementation relative aux gens de l'équipage en vigueur dans l'État du pavillon ou conformément à quelque autre droit applicable que ce soit.

§ 3. L'affrèteur informera raisonnablement le frèteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 4. L'affrèteur peut, à ses frais, peindre le navire dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas apporter des modifications structurelles au niveau du navire et des accessoires du navire. Le frèteur peut exiger que ces modifications aient été réparées lors de la restitution.

§ 6. L'affrèteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affrèteur doit conserver la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le navire en cale sèche.

Article 6.13. Prix du loyer

L'affrèteur doit payer le prix du loyer en temps utile au frèteur.

Le prix du loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le prix du loyer n'est pas dû au cas où le navire est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

Article 6.14. Hypothèque maritime

Sans autorisation de l'affrèteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le frèteur ne peut fixer aucune hypothèque maritime sur le navire.

Article 6.15. Assurance

L'affrèteur doit veiller à ce que le navire reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, une guerre, des responsabilités relatives à l'équipage, à la cargaison, à une pollution et à des dommages à des tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affrèteur et au frèteur.

Article 6.16. Restitution

L'affrèteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste à quai sûr indiqué le cas échéant par le frèteur.

L'affrèteur doit informer le frèteur du moment prévu pour la restitution.

Article 6.17. Garanties

L'affrèteur doit veiller à ce que les droits et le titre du frèteur sur le navire ne soient pas grevés par des garanties d'un rang supérieur.

L'affrèteur doit appliquer sur le navire une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du frèteur.

Article 6.18. Garantie et saisie

§ 1. L'affrèteur doit indemniser le frèteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du navire et doit le préserver des conséquences de toute garantie qui pourrait grever le navire des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire, l'affrèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une garantie financière à cet effet.

L'affrèteur préservera le frèteur de toutes les conséquences et responsabilités qui apparaissent des suites de la signature de connaissements ou d'autres documents par le commandant, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire du chef de recours à l'encontre du frèteur, le frèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une garantie financière à cet effet. Dans ce cas, le frèteur doit indemniser l'affrèteur pour toute perte, tout dommage et tous frais qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du navire.

Article 6.19. Privilège grevant la cargaison

Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison qui appartient à l'affrèteur.

Article 6.20. Renflouement

Les frais de renflouement et de remorquage incombent à l'affrèteur.

L'affrèteur assume le dommage provoqué des suites du renflouement ou du remorquage.

Article 6.21. Enlèvement des épaves

L'affrèteur indemnise et préserve le frèteur de tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Article 6.22. Avarie commune

Le frèteur ne contribue pas à une avarie commune.

Article 6.23. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affrèteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le frèteur ne peut pas vendre le navire.

Article 6.24. Contrat de transport

L'affrèteur doit veiller à ce que, dans tous les documents de transport et billets de passage, il soit convenu que, selon le cas, soit les Règles de La Haye et de Visby, soit la Sous-Section 1 de la Section 2, soit la Convention passagers, soit la Sous-Section 1 de la Section 3, soit un régime légal équivalent s'appliquent.

Article 6.25. Garantie bancaire

L'affrèteur doit fournir une garantie bancaire au frèteur pour le respect de ses engagements.

Article 6.26. Réquisition et expropriation

§ 1. En cas de réquisition, le contrat reste en vigueur, mais l'indemnité payée le cas échéant par l'autorité requérante revient à l'affrèteur.

§ 2. En cas d'expropriation, le contrat est résilié de plein droit, mais le prix du loyer dû reste acquis.

Article 6.27. Guerre

§ 1. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas faire naviguer le navire dans des zones où le navire, la cargaison, les gens de l'équipage ou les passagers sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Le navire ne peut pas transporter de marchandises de contrebande, rompre un blocus ou naviguer où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. L'affrèteur peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'organismes supranationaux ou internationaux compétents.

§ 4. Si une guerre éclate entre deux ou plusieurs membres du Conseil de Sécurité des Nations Unies, chacune des parties peut résilier le contrat.

Article 6.28. Courtage

Le frèteur doit indemniser le courtier pour ses frais et lui payer des honoraires raisonnables.

Article 6.29. Résiliation

§ 1. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le prix du loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le navire et les accessoires du navire.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du fréteur et malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le navire pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le navire a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. Chacune des parties peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation ou de faillite de l'autre partie ou d'ouverture d'une autre procédure d'insolvabilité concernant cette dernière.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du navire dans le port actuel ou le premier port suivant.

L'affréteur assure le traitement des salaires, le débarquement et le rapatriement des gens de l'équipage.

§ 6. La résiliation du contrat n'entrave en rien les droits acquis par les parties et les créances qui se sont déjà créées.

Article 6.30. Nouveau bâtiment

Si le navire est un nouveau bâtiment, il sera construit conformément au contrat de construction, aux normes, aux spécifications et aux plans convenus entre le fréteur et le chantier naval.

Les normes, spécifications et plans ne peuvent pas être modifiés sans l'autorisation de l'affréteur.

Le navire sera livré à l'affréteur au moment où il est livré par le chantier naval.

Article 6.31. Location-achat

S'il a été convenu que, à l'issue du contrat, l'affréteur rachète le navire, celui-ci sera livré à l'acheteur au moment où le contrat d'affrètement prend fin, à condition que l'affréteur ait respecté toutes ses obligations.

Le vendeur garantit que le navire est libre de toutes garanties maritimes et autres charges.

Le risque de propriété passe à l'acheteur au moment de la livraison.

Article 6.32. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux ans après le fait des suites

duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

Sous-section 3. Affrètement à temps

Article 6.33. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement à temps.

Article 6.34. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives à la location ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

Article 6.35. Mentions

Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;
- 2° les informations suivantes concernant le navire : nom, pavillon, tonnage, tirant d'eau, vitesse, consommation, année de construction et classe ;
- 3° le port ou le lieu et le moment le plus éloigné dans le temps et le plus récent pour la livraison et la restitution ;
- 4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;
- 5° la durée de l'affrètement ;
- 6° le prix du loyer ;
- 7° le courtage ;
- 8° le lieu et la date de signature.

Article 6.36. Durée et livraison

§ 1. Le navire est affrété pour la durée convenue.

L'affréteur bénéficie uniquement d'une option de prolongation s'il en a été expressément convenu ainsi.

§ 2. Le fréteur doit livrer le navire dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 3. Le navire ne peut pas être livré avant le moment le plus tôt prévu pour la livraison et après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit informer l'affréteur du moment prévu pour la livraison et de modifications éventuelles en la matière.

À la livraison, les cales doivent être propres et adaptées à la réception de la première cargaison indiquée le cas échéant dans le contrat.

§ 4. Si le navire n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affrèteur peut résilier le contrat. Au cas où le frèteur propose, au préalable et nonobstant la diligence raisonnable qu'il a apportée, un nouveau moment de livraison, l'affrèteur peut refuser ce nouveau moment pendant deux jours ouvrables, à défaut de quoi il sera réputé avoir accepté le nouveau moment.

Article 6.37. Zone de navigation

Le navire doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime, dans la zone de navigation autorisée et entre des ports ou endroits sûrs auxquels il peut accéder et qu'il peut quitter à tout moment de manière sûre et où il reste à flot.

Le navire sera uniquement utilisé dans des ports et zones libres de glace.

Article 6.38. Cargaison

Le navire doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime, dans la zone de navigation autorisée et entre des ports ou endroits sûrs auxquels il peut accéder et qu'il peut quitter à tout moment de manière sûre et où il reste à flot.

Le navire sera uniquement utilisé dans des ports et zones libres de glace.

Article 6.39. Restitution

L'affrèteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue, dans l'état où il se trouvait lors de la livraison, compte tenu d'une usure normale.

L'affrèteur doit informer le frèteur du moment prévu pour la restitution.

L'affrèteur ne peut en aucun cas ordonner un voyage des suites duquel le moment convenu pour la restitution serait dépassé.

Article 6.40. Examen lors de la livraison et de la restitution

Lors de la livraison et de la restitution, il sera procédé à des examens communs du navire, dans des ports ou à des endroits convenus mutuellement, par des experts acceptés de part et d'autre.

L'examen lors de la livraison sera exécuté sans perte de temps pour l'affrèteur et celui exécuté lors de la restitution aura lieu pendant la durée de l'affrètement.

Les examens concernent l'état du navire et des accessoires du navire, y compris les carburants.

Le frèteur astreint le commandant à participer aux examens.

Les frais des examens sont partagés à parts égales.

Article 6.41. Carburant

§ 1. L'affrèteur doit alimenter le navire en carburant de bonne qualité.

L'affrèteur et le mécanicien en chef prélèvent des échantillons, scellés et signés, du carburant à bord.

L'affrèteur assume la responsabilité du dommage que subit le frèteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord.

§ 2. L'affrèteur doit veiller à ce que, lors de la restitution, le navire dispose à bord de la même quantité de carburant que lors de la livraison et dans une quantité certainement suffisante pour atteindre le port le plus proche où du carburant équivalent est disponible. L'affrèteur et le frèteur se paient mutuellement la valeur de marché du carburant se trouvant à bord lors de la livraison ou de la restitution.

Article 6.42. Équipement du navire

§ 1. Le frèteur veille à ce que l'équipement du navire satisfasse à tout moment aux consignes applicables et que le navire soit muni de certificats valables à cet effet.

§ 2. L'équipement du navire doit être en bon état et le frèteur doit observer la diligence raisonnable nécessaire pour l'entretenir.

Article 6.43. Prix du loyer

L'affrèteur doit payer le prix du loyer en temps utile au frèteur.

Le prix du loyer doit être acquitté par jour, quinze jours au préalable.

À défaut de paiement à temps, le frèteur peut suspendre l'exécution de ses obligations ou, après une mise en demeure raisonnable, résilier le contrat.

À condition qu'il produise des justificatifs, l'affrèteur peut déduire du prix du loyer les frais qu'il a engagés pour le compte du frèteur.

Article 6.44. Interruption de la location

§ 1. Le navire reste en location de la livraison jusqu'à la restitution, hormis dans la mesure où l'affrèteur subit effectivement une perte de temps :

1° pendant la période durant laquelle le navire ne peut pas être utilisé conformément aux ordres de l'affrèteur des suites :

a) de tout dommage ou de toute défaillance que ce soit au niveau du navire ou des accessoires du navire ;

b) de tout manquement du commandant ou des gens de l'équipage ;

c) d'une saisie sur le navire, hormis des suites d'actes ou de négligences dans le chef de l'affrèteur, de ses employés, représentants ou aidants ;

d) de dispositions de contrats de travail maritimes ;

2° pendant la durée d'un déroutement, à moins que celui-ci n'ait été provoqué afin de sauver des vies humaines ou des choses ou par des intempéries ;

3° pendant la durée où le navire a été réquisitionné, étant entendu que le frèteur doit immédiatement en informer l'affrèteur et qu'une indemnité payée par les autorités revient au frèteur.

§ 2. L'affrèteur peut prolonger la durée de l'affrètement de la durée de l'interruption de la location, à condition qu'il en informe le frèteur un mois avant la fin ou, si l'événement se produit moins d'un mois avant la fin, dans la semaine après qu'il s'est produit.

Article 6.45. Perte du navire

Le contrat est résilié de plein droit en cas de perte totale du navire, de dommages assimilés à une perte totale ou d'absence de nouvelles.

Le prix du loyer payé par anticipation, mais non acquis, sera remboursé à l'affrèteur.

Article 6.46. Obligations du fréteur

Le fréteur doit livrer le navire dans la classe convenue et avec une coque et des instruments parfaitement efficaces. Il doit observer la diligence nécessaire pour conserver la classe du navire et pour qu'il reste apte au service à tous égards.

Rien dans le contrat ne sera interprété comme un transfert de la gestion nautique à l'affréteur. Le fréteur reste à tout moment responsable de la navigation et de la bonne exécution des services qui s'y rapportent, dont le pilotage et le remorquage, même lorsque les coûts en sont supportés par l'affréteur.

Le fréteur assure et supporte les frais :

1° des gages;

2° des stocks ;

3° de l'assurance ;

4° de la collaboration des gens de l'équipage à l'exploitation du navire dans le port, plus particulièrement le chargement et le déchargement ;

5° des documents du navire, entre autres les certificats de jaugeage, la lettre de mer, les certificats relatifs à l'équipement du navire, les certificats de garantie financière pour la pollution par du pétrole et les certificats de dératisation ;

6° des amendes et taxes pour contrebande par le commandant ou les gens de l'équipage, étant entendu que, durant la perte de temps qui s'y rapporte, le navire sera hors location.

Article 6.47. Commandant

Le commandant doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires.

Nonobstant sa désignation par le fréteur, le commandant est placé sous les ordres de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation, la représentation et d'autres règlements.

Le commandant doit exécuter tous les voyages avec l'efficacité nécessaire. Il doit surveiller le chargement et le déchargement de façon à ne pas porter atteinte à la navigabilité du navire.

L'affréteur ne peut pas empêcher le commandant de prendre des décisions relatives à la sécurité et à la préservation du milieu marin.

Article 6.48. Obligations de l'affréteur

L'affréteur doit prendre soin du chargement dans le port de chargement et dans le port de déchargement et assurer la manutention, le transbordement et la livraison à destination.

L'affréteur doit donner des ordres complets en temps opportun au commandant.

Le fréteur assure et supporte les frais : 1° du voyage, y compris les droits portuaires, de pilotage et de remorquage et tous les frais relatifs à la cargaison ;

2° du carburant, hormis durant la mise hors location ;

3° de l'agence maritime ;

4° de la manutention ;

5° des avances au commandant ;

6° des amendes et taxes pour contrebande et cargaison non déclarée, étant entendu que, durant la perte de temps qui s'y rapporte, le navire restera en location et que le fréteur déposera une garantie dans la mesure où l'implication du commandant ou des gens de l'équipage est démontrée.

Article 6.49. Exigences du fréteur

§ 1. Le fréteur peut mettre le navire hors service à tout moment en vue de réparations urgentes de même que, moyennant l'autorisation de l'affréteur, à des fins d'entretien, y compris la mise en cale sèche.

§ 2. L'avarie commune est réglée conformément aux Règles de York et d'Anvers.
Le prix du loyer ne contribue pas à une avarie commune.
L'affréteur doit collaborer à la dispathe d'avarie commune.

§ 3. Les frais de renflouement incombent pour moitié au fréteur et à l'affréteur, déduction faite de la partie destinée au commandant et aux gens de l'équipage et des frais généraux, dont la partie concernée du prix du loyer.

§ 4. L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire ne soient pas grevés par des garanties d'un rang supérieur.
L'affréteur commande uniquement des livraisons à condition qu'elles n'engagent ni le navire ni le fréteur et que le fournisseur renonce à l'exercice de garanties maritimes.
Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison chargée et déchargée ou non qui appartient à l'affréteur.

Article 6.50. Exigences de l'affréteur

§ 1. Le fréteur doit remettre à l'affréteur, à la demande de ce dernier, un exemplaire des plans de travail du navire.

§ 2. L'affréteur peut peindre la cheminée dans ses couleurs et battre son propre pavillon.

§ 3. L'affréteur peut, à ses frais, utiliser les moyens de communication du navire.

§ 4. Le fréteur tient les journaux de bord du navire à jour et l'affréteur a le droit de les consulter.

§ 5. Si l'affréteur est mécontent du commandant ou des officiers, le fréteur diligentera une enquête et, au besoin, procédera au remplacement des intéressés.

§ 6. L'affréteur peut, à ses frais, emmener à bord un super cargo et d'autres employés.

§ 7. L'affréteur a le droit de donner le navire ou une partie du navire en sous-location ; cela ne modifie cependant en rien ses obligations vis-à-vis du fréteur.

§ 8. À condition qu'il en informe au préalable le fréteur, l'affréteur peut examiner le navire de manière superficielle. Le commandant doit y apporter une collaboration raisonnable.

§ 9. L'affréteur peut prier le fréteur de faire nettoyer les cales à ses frais.

Article 6.51. Matières diverses

§ 1. L'affréteur doit observer une diligence raisonnable pour éviter que des passagers clandestins ne se déplacent à bord en se cachant dans la cargaison ou des conteneurs.

Si cela se produit malgré tout, l'affréteur doit préserver le fréteur de toutes les conséquences qui s'ensuivent et veiller à ce qu'une immobilisation du navire ou saisie soit levée.

Le fréteur est soumis à des obligations correspondantes en ce qui concerne d'autres manières dont des passagers clandestins peuvent se déplacer à bord.

§ 2. L'affréteur est responsable du dommage occasionné au navire lors de la manutention, à condition que le commandant l'en informe le plus rapidement possible.

§ 3. L'affréteur doit supporter les coûts de fumigation et de la police sanitaire occasionnés par le transport de la cargaison.

§ 4. L'affréteur doit observer la plus grande diligence afin d'éviter le chargement de stupéfiants ou d'autres choses interdites.

Article 6.52. Contrats de transport

§ 1. Le commandant doit signer des connaissements et lettres de voiture en conformité avec les reçus de bord.

Si cela s'avère nécessaire, le fréteur peut mandater l'affréteur ou son agent afin de signer des connaissements et autres documents de transport pour le compte du fréteur ou du commandant.

Si l'affréteur ou son agent signe un contrat de transport en vertu duquel la responsabilité du fréteur est étendue au-delà du temps durant lequel la cargaison se trouve à bord, l'affréteur doit préserver le fréteur des conséquences qui s'ensuivent.

L'affréteur et son agent ne peuvent pas conclure ou faire conclure un contrat de transport en vertu duquel la responsabilité du transporteur est plus lourde par rapport aux dispositions des Règles de La Haye et de Visby.

§ 2. L'affréteur doit veiller à ce que, dans tous les documents de transport et billets passagers, il soit convenu :

1° que, selon le cas, soit les Règles de La Haye et de Visby, soit la Sous-Section 1 de la Section 2, soit la Convention d'Athènes, soit la Sous-Section 1 de la Section 3, soit un règlement légal équivalent s'appliquent ;

2° que l'avarie commune est réglée conformément aux Règles de York et d'Anvers.

3° que les préposés du transporteur sont, vis-à-vis de l'affréteur et des réceptionnaires de la cargaison, déchargés de toute responsabilité pour cause de perte, de dommage et de retard et qu'ils peuvent se prévaloir de tous les moyens de défense dont le transporteur dispose.

§ 3. Hormis en cas de transport de conteneurs à des endroits appropriés à cet effet, les contrats de transport doivent convenir que le transport en pontée de la cargaison a lieu moyennant l'accord des réceptionnaires de la cargaison, à leurs risques et périls et sous leur responsabilité.

§ 4. L'affréteur est responsable du non-respect des obligations fixées dans les paragraphes précédents et doit indemniser et préserver le fréteur à cet égard.

Article 6.53. Responsabilités

§ 1. L'affréteur peut réclamer le dommage de cargaison au fréteur si celui-ci est dû à :

1° un manque de diligence raisonnable dans le chef du frèteur pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage ;
2° un manque de diligence raisonnable dans le chef du frèteur concernant la cargaison à bord ;
3° un déroutement déraisonnable, hormis sur ordre ou moyennant l'autorisation de l'affrèteur ;
4° une navigation ou une gestion déficiente du navire au cas où les Règles de Hambourg sont obligatoirement d'application.
Par « Règles de Hambourg », il faut entendre la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978.

§ 2. Le frèteur peut réclamer le dommage de cargaison à l'affrèteur au cas où celui-ci est dû à :

1° la manutention, hormis si le navire n'était pas en état de navigabilité ;
2° un transbordement relatif à un transit ou à un transport multimodal ;
3° un chargement en pontée, hormis en cas de transport de conteneurs à des endroits appropriés à cet effet.

§ 3. Dans des cas autres que ceux visés aux paragraphes précédents, la responsabilité en matière de dommage à la cargaison est partagée à parts égales entre le frèteur et l'affrèteur, à moins qu'il ne soit irréfutablement démontré que le dommage est dû à une des parties ou à ses employés ou aidants.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent également lorsque la cargaison appartient à l'affrèteur.

§ 5. L'affrèteur est responsable à l'égard du frèteur de tous les frais, amendes et taxes, de quelque nature que ce soit, occasionnés du fait que la cargaison ou les documents concernés ne sont pas conformes aux prescriptions en vigueur.

§ 6. L'affrèteur est responsable vis-à-vis du frèteur du dommage et des frais occasionnés au navire par un transport en pontée, à moins que ce dommage ne soit dû au frèteur ou à ses employés.

§ 7. Le frèteur assume les actions pour cause de décès ou de lésions corporelles en relation directe avec l'exploitation du navire, à moins que ces faits n'aient été provoqués par un vice au niveau de la cargaison, un acte ou une négligence de l'affrèteur, de ses employés, agents ou aidants.

§ 8. L'affrèteur est autorisé à sécuriser tous les droits et moyens de défense du frèteur à l'égard de tiers.

Article 6.54. Exonérations mutuelles

Hormis dans les cas visés aux articles 6.44 et 6.53, le frèteur et l'affrèteur sont déchargés de responsabilité l'un vis-à-vis de l'autre dans les cas suivants :

1° des incidents naturels inévitables, des faits de guerre, une insurrection, une grève, une exclusion, une immobilisation du navire par les autorités et des restrictions de quarantaine ;
2° des actes, inattentions ou négligences du commandant, du pilote ou d'autres employés du frèteur en matière de navigation ou de gestion du navire, un incendie ou une

explosion qui ne sont pas dus à une faute personnelle dans le chef du fréteur ou de son gestionnaire, un abordage ou un échouement, une défaillance imprévisible ou quelque vice caché que ce soit de la coque, de l'équipement du navire ou des instruments.

Article 6.55. Assurance

§ 1. Le fréteur doit veiller à ce que le navire soit assuré contre les risques liés à la coque et aux instruments, les risques élémentaires de guerre et de 'Protection and Indemnity'.

§ 2. L'affréteur doit veiller à être assuré contre le risque de responsabilité de l'affréteur.

Article 6.56. Guerre

§ 1. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le navire dans des zones où le navire, la cargaison, les gens de l'équipage ou les passagers sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Il ne peut pas être donné ordre au navire de transporter des marchandises de contrebande, de rompre un blocus ou de naviguer où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. Le navire peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'institutions supranationales ou internationales compétentes.

Le navire peut dévier une cargaison vers n'importe quel port et l'y décharger au cas où cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire. Le navire peut faire escale vers un autre port pour y faire débarquer des gens de l'équipage ou passagers au cas où ils risquent d'être pris ou punis autrement.

§ 4. Le fréteur doit informer préalablement l'affréteur des mesures visées aux paragraphes précédents.

Article 6.57. Courtage

Le fréteur assure le paiement du courtage.

Article 6.58. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

Sous-section 4 – Affrètement au voyage

Article 6.59. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique à des contrats d'affrètement au voyage.

Article 6.60. Autre législation

Les dispositions du Code civil relatives à la location ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement au voyage.

Article 6.61. Mentions

Le contrat d'affrètement au voyage mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du frèteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier ;
- 2° les données suivantes concernant le navire : nom, tonnage, tirant d'eau, poste à quai actuel et moment où le chargement peut commencer ;
- 3° le port ou le lieu de chargement et le port ou le lieu de déchargement ;
- 4° la cargaison, avec mention explicite d'une cargaison le cas échéant uniquement partielle ;
- 5° le tarif de fret et le mode de paiement ;
- 6° la date de résiliation ;
- 7° le délai d'estarie et le tarif du taux des surestaries ainsi que le mode de paiement ;
- 8° le courtage ;
- 9° le lieu et la date de signature.

Article 6.62. Objet de l'affrètement

Dès que ses missions précédentes ont été remplies, le navire doit se rendre vers le port ou le lieu de chargement ou l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot, où il doit charger une cargaison complète que l'affréteur s'engage à embarquer, étant entendu qu'un embarquement convenu a lieu comme chargement en pontée, aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur ; ensuite, le navire chargé doit se rendre vers le port ou le lieu de déchargement conformément au connaissement ou vers l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot et il doit y remettre la cargaison.

Article 6.63. Responsabilité du frèteur

Le frèteur est uniquement responsable de la perte et du dommage des marchandises et du retard lors de la remise au cas où la perte, le dommage ou le retard ont été provoqués par :

- 1° un manque personnel de diligence raisonnable dans le chef du frèteur ou de son gestionnaire afin de mettre le navire en état de navigabilité à tous les égards et de s'assurer qu'il a été correctement armé, équipé et approvisionné ; ou
- 2° un agissement ou une négligence personnels du frèteur ou de son gestionnaire.

Le frèteur ne sera pas responsable en cas de perte, de dommage ou de retard dus à quelque cause que ce soit, même à :

- 1° une négligence ou à un manquement du commandant ou de l'équipage ou de toute autre personne désignée par le fréteur et se trouvant à bord ou à quai et des agissements de laquelle il serait autrement responsable ;
- 2° l'innavigabilité du navire lors du chargement ou au début du voyage ou à quelque autre moment que ce soit.

Article 6.64. Déroutement

Le navire peut faire escale dans n'importe quel port, dans quelque ordre que ce soit et à quelque fin que ce soit ; il peut également naviguer sans pilote, remorquer ou renflouer d'autres navires en toutes circonstances, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des choses.

Article 6.65. Paiement du fret

§ 1. Le fret est calculé sur la base du tarif convenu et de la quantité de cargaison admise et il est payé au comptant.

§ 2. Au cas où un paiement anticipé du fret lors de l'embarquement a été convenu, il est considéré comme acquis et non remboursable, également lorsque le navire ou la cargaison sont perdus.

Le fréteur et ses agents ne doivent pas signer ou endosser des connaissements mentionnant le paiement anticipé du fret si le fret qui leur est dû n'a pas été effectivement payé.

§ 3. S'il a été convenu du paiement du fret ou d'une partie du fret à destination, il n'est considéré comme acquis que lors de la remise de la cargaison.

Avant le début du chargement, l'affréteur peut choisir de payer le fret en fonction du poids et de la quantité effectivement livrés et dûment constatés.

Article 6.66. Chargement et déchargement

§ 1. La cargaison doit être chargée, arrimée, comptée, élinguée et déchargée par l'affréteur, libre de tout risque, de toute responsabilité et de tous frais à charge du fréteur. L'affréteur doit veiller au matériel d'arrimage nécessaire pour un arrimage et une protection corrects de la cargaison à bord ; le fréteur doit autoriser l'utilisation du matériel d'arrimage présent le cas échéant à bord. Après déchargement, l'affréteur doit évacuer le matériel d'arrimage à ses frais et le temps continue à courir jusqu'à ce que cela ait été fait.

§ 2. Le fréteur doit autoriser l'utilisation gratuite des instruments de manutention du navire et de la force motrice nécessaire ; ces instruments doivent se trouver en bon état de fonctionnement. Hormis en cas de faute du manutentionnaire, le temps perdu des suites de défaillances ne compte pas comme délai d'estarie ou de surestaries. À la demande de l'affréteur, le fréteur met gratuitement des gens de l'équipage à disposition pour commander les instruments, à moins que des ouvriers portuaires ne soient requis, lesquels doivent dans ce cas être engagés par l'affréteur. Les opérateurs des instruments travaillent aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur et sont considérés comme des employés de ce dernier, bien qu'ils travaillent toujours sous la surveillance du commandant.

§ 3. L'affrèteur est responsable du dommage, à l'exclusion d'une usure normale, occasionné au bateau par des manutentionnaires. Le commandant doit informer le plus rapidement possible l'affrèteur ou son agent et le manutentionnaire de ce dommage, à défaut de quoi l'affrèteur ne sera pas responsable. Le commandant doit essayer d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du manutentionnaire.

L'affrèteur doit réparer le dommage au navire ; si les réparations mettent en péril la navigabilité ou la classe du navire, elles doivent avoir lieu avant que le navire ne quitte le port où le dommage s'est créé ou a été constaté. Tous les frais complémentaires sont à charge de l'affrèteur ; il indemniserà la perte de temps conformément au tarif des taux des surestaries.

Article 6.67. Délai d'estarie

§ 1. La cargaison doit être chargée et déchargée dans le délai d'estarie convenu, exprimé en jours calendaires ou en heures, pour autant que les conditions climatiques le permettent. Le délai d'estarie ne court pas les dimanches et jours fériés, à moins que les travaux ne se poursuivent.

§ 2. Le délai d'estarie commence à courir après que le navire a remis à l'expéditeur ou au destinataire ou, si ceux-ci ne sont pas connus, à l'affrèteur ou à son représentant, un avis de disponibilité du navire.

Au cas où l'avis de disponibilité du navire a été remis avant 12 heures, le délai d'estarie prend cours à 13 heures ; s'il est donné après 12 heures, mais avant la fin des heures de bureau, le délai d'estarie commence à courir le jour ouvrable suivant à 6 heures.

Si, à l'arrivée du navire, le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas disponible, le navire peut néanmoins remettre un avis de disponibilité et le délai d'estarie et de surestaries commence à courir. Le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attente au lieu de chargement ou de déchargement ne compte cependant pas comme délai d'estarie.

Au cas où, après examen, le navire s'avère ne pas être prêt, le temps à compter de cette découverte jusqu'au moment où le navire est effectivement prêt ne compte pas davantage comme délai d'estarie.

Article 6.68. Taux de surestaries

En cas de dépassement du délai d'estarie, l'affrèteur est redevable d'un taux de surestaries par jour selon le tarif convenu.

Le taux de surestaries est dû à la réception de la facture du frèteur.

Si le taux de surestaries n'a pas été payé, le frèteur peut mettre l'affrèteur en demeure de payer le montant dans les nonante-six heures, après quoi il pourra résilier le contrat et réclamer des dommages et intérêts complets.

Article 6.69. Droit de rétention

Le frèteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le frèteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le frèteur ne peut plus exercer son droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante a été déposée.

Article 6.70. Privilège grevant la cargaison

L'action du frèteur en paiement des montants qui lui sont dus par l'affréteur en relation directe avec la cargaison est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7° de la Loi hypothécaire.

Article 6.71. Marchandises non enlevées

§ 1. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le frèteur peut demander l'autorisation de les vendre.

§ 2. À cet effet, le frèteur doit préalablement mettre en demeure l'affréteur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit envoyer un avis d'arrivée conformément au contrat d'affrètement, par lettre recommandée, afin qu'ils enlèvent les marchandises dans le mois. Cette mise en demeure doit expressément stipuler que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établie malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérerait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au § 2 reste sans suite, le frèteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les articles 1025 à 1034 inclus du Code judiciaire s'appliquent. La requête mentionne également :

1° les faits ;

2° une description des marchandises ;

3° le cas échéant, les montants restant dus au frèteur ;

4° si la mise en demeure visée au § 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi ;

5° si le délai d'attente de deux mois visé au § 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court ;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du frèteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du frèteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au frèteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 5. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au § 2 a été adressée.

L'ordonnance doit en outre être publiée :

1° dans l'Annexe de la Navigation du Moniteur belge ;

2° dans un journal à diffusion nationale ;

3° dans un journal paraissant au moins hebdomadairement qui est soit spécifiquement axé sur la

navigation, soit qui paraît dans le port où les marchandises se trouvent ;

4° par la voie électronique prescrite le cas échéant par le Roi.

L'ordonnance n'est exécutable qu'après expiration d'un délai de 1 mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 6. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses ayants cause, ses successeurs ou ses créanciers.

§ 7. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du fréteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 8. Le fréteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

Article 6.72. Résiliation

§ 1. Si le navire n'est pas prêt pour le chargement à la date de résiliation, l'affrèteur peut résilier le contrat.

§ 2. Au cas où le fréteur, nonobstant la diligence raisonnable observée, prévoit que le navire ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affrèteur, indiquer le jour où le navire est censé être prêt et inviter l'affrèteur à résilier le contrat ou à accepter la nouvelle date de résiliation. L'affrèteur doit communiquer son choix dans les quarante-huit heures suivant la réception de l'avis du fréteur. Au cas où l'affrèteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt. En cas de retard supplémentaire, l'affrèteur peut quoi qu'il en soit résilier le contrat.

Article 6.73. Connaissements

Les connaissances sont signés par le commandant ou par le représentant du fréteur dont le mandat doit être communiqué aux affrêteurs.

L'affrèteur préserve le fréteur de toutes les conséquences et responsabilités découlant de la signature de connaissances des suites desquels le fréteur est soumis à des responsabilités plus lourdes que celles qu'il doit supporter conformément au contrat d'affrètement au voyage.

Article 6.74. Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles de York et d'Anvers.

Les propriétaires de la cargaison paient la part de la cargaison dans les frais généraux, même s'ils se sont avérés nécessaires des suites d'une négligence ou d'un manquement des employés du fréteur.

Article 6.75. Droits et taxes

§ 1. Le fréteur doit payer l'ensemble des droits, charges et taxes qui sont levés habituellement sur le navire, quelle que soit la façon dont ils sont calculés.

§ 2. L'affréteur doit payer l'ensemble des droits, charges, prélèvements et taxes qui sont levés habituellement sur la cargaison, quelle que soit la façon dont ils sont calculés.

§ 3. Les taxes levées sur le fret sont à charge de l'affréteur.

Article 6.76. Agence

Le fréteur doit désigner son propre agent maritime dans le port de chargement et le port de déchargement.

Article 6.78. Courtage

Au cas où le contrat n'est pas exécuté, le courtier a droit à un tiers du courtage, calculé sur le montant estimé du fret ; cette indemnisation des frais généraux et du travail est due par la partie responsable.

Article 6.79. Grève

§ 1. En cas de grève ou de lock-out qui entrave le chargement, le fréteur peut demander à l'affréteur de faire courir les jours d'estarie comme si aucune grève ou lock-out n'était en jeu. Si l'affréteur n'accède pas à cette requête dans les vingt-quatre heures, le fréteur peut résilier le contrat à moins que le chargement n'ait déjà commencé.

§ 2. En cas de grève ou de lock-out qui entrave le déchargement pendant plus de quarante-huit heures, l'affréteur peut faire attendre le navire moyennant paiement de la moitié du taux de surestaries à l'issue du délai d'estarie, étant entendu que, après la fin de la grève ou du lock-out, le taux de surestaries dans son intégralité est dû jusqu'au déchargement.

§ 3. En dehors des cas mentionnés aux paragraphes précédents, aucune des parties n'est responsable des conséquences de grèves ou de lock-outs qui entravent le chargement ou le déchargement ou le rendent plus difficile.

Article 6.80. Guerre

§ 1. Si, avant le début du chargement, le commandant, le propriétaire du navire ou l'armateur constate raisonnablement que le navire, la cargaison ou les personnes à bord risquent éventuellement d'être exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de piraterie, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées, le fréteur peut résilier le contrat ou refuser d'en exécuter la partie concernée.

§ 2. Si la constatation visée au § 1er est faite ultérieurement, le fréteur peut refuser de continuer le chargement, de signer des connaissements ou de poursuivre le voyage. Il peut prier l'affréteur de désigner un port de déchargement où les risques visés ne se présentent pas, à défaut de quoi, il peut décharger la cargaison dans un autre port qu'il aura choisi. Pour échapper aux risques, le fréteur peut également choisir de suivre une route plus longue.

§ 3. Le navire peut donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'institutions supranationales ou internationales compétentes.

Le navire peut décharger la cargaison dans n'importe quel port au cas où cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire.

Le navire peut faire escale dans un autre port pour y faire débarquer des gens de l'équipage ou des passagers au cas où ils risquent d'être pris ou punis autrement.

Article 6.81. Glaces

§ 1. Si le port de chargement est inaccessible du fait de la présence de glaces ou si le navire menace d'y être pris par les glaces, le commandant peut décider soit de ne pas accepter une cargaison, auquel cas le contrat sera considéré comme nul, soit de quitter le port avec seulement une partie de la cargaison à bord.

§ 2. Si les glaces empêchent le navire d'atteindre le port de déchargement, l'affréteur peut décider soit de faire attendre le navire, moyennant l'obligation de payer un taux de surestaries, soit de naviguer vers un port libre de glaces, auquel cas toutes les clauses du connaissement restent d'application.

Article 6.82. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

Sous-section 5 – Autres affrètements

Article 6.83. Règles applicables

Les dispositions des Sections qui s'appliquent et qui présentent la plus grande correspondance avec le cas concerné s'appliquent aux contrats autres que ceux réglés aux Sections précédentes.

L'alinéa précédent s'applique sans préjudice de l'article 2.4.

Article 6.84. Privilège grevant la cargaison

Les créances du fréteur du chef des autres contrats d'affrètement visés à l'article 6.83 sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison qui appartient à l'affréteur.

Article 6.85. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un autre contrat d'affrètement tel que visé à l'article 6.83 se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement visé au § 1er peuvent, également après le délai visé au § 1er, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

Section 2 – Transport de marchandises

Sous-section 1 – Les Règles de La Haye et de Visby

Article 6.86. Définitions

Pour l'application de la présente Sous-section, on entend par:

- 1° « transporteur » : le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- 2° « contrat de transport » : uniquement le contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; également le connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;
- 3° « marchandises » : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;
- 4° « navire » : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;
- 5° « transport de marchandises » : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire;
- 6° « Règles de La Haye et de Visby » : la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979;
- 7° « État contractant » : un État qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.87. Application internationale

Les dispositions de la présente Sous-Section s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre des ports relevant de deux États différents, quand:-

- 1° le connaissement est émis dans un État contractant, ou
- 2° le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou

3° le connaissement prévoit que les dispositions des Règles de La Haye et de Visby ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Article 6.88. Application matérielle

Sous réserve des dispositions de l'article 6.94, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations qui y sont énoncés.

Article 6.89. Interprétation

Le présent Chapitre sera interprété en conformité avec les Règles de La Haye et de Visby.

Article 6.90. Droits et obligations

§ 1. Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour:

1° mettre le navire en état de navigabilité;

2° convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

3° approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation;

§ 2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 6.91, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

§ 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

1° les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

2° ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

3° l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

§ 4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, 1°, 2° et 3°.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

§ 5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

§ 6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours suivant la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du § 7, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité de quelque chef que ce soit relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection des marchandises et la vérification du nombre de colis.

§ 7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissance libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissance « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé « Embarqué ».

§ 8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Sous-Section, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice

d'une assurance conclue au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 6.91. Exonérations et limitation de responsabilité

§ 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipage ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 6.90, § 1^{er}. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

§ 2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables de pertes ou dommage résultant ou provenant:

- 1° des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- 2° d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- 3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- 4° d'un « acte de Dieu »;
- 5° de faits de guerre;
- 6° de faits d'ennemis publics ;
- 7° d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;
- 8° d'une restriction de quarantaine;
- 9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- 10° de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- 11° d'émeutes ou de troubles civils;
- 12° d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- 13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- 14° d'une insuffisance d'emballage;
- 15° d'une insuffisance ou imperfection de marques;
- 16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- 17° de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

§ 3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

§ 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente

Sous-Section ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5.1. À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

§ 5.2. La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

§ 5.3. Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

§ 5.4. L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La conversion en devise nationale des montants prévus au § 5.1 s'effectuera à la date fixée par la législation du tribunal saisi de l'action.

§ 5.5. Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 5.6. La déclaration mentionnée au § 5.1, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

§ 5.7. Par convention entre le transporteur, le capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées au § 5.1 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné à cet alinéa.

§ 5.8. Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

§ 6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues

inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de la même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 6.92. Bases de responsabilité et préposés

§ 1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues dans la présente Sous-Section sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

§ 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Sous-Section.

§ 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue dans la présente Sous-Section.

§ 4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 6.93. Clauses divergentes et chartes-parties

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Sous-Section, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Sous-Section ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Sous-Section. Aucune disposition dans la présente Sous-Section ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6.94. Chargements particuliers

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant:

- la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises;
- les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises;
- les obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public;

- le soin ou la diligence des préposés ou agents du transporteur quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites en cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 6.95. Temps avant chargement et après déchargement

Aucune disposition de la présente Sous-Section ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 6.96. Autre législation

§ 1. Les dispositions de la présente Sous-Section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent d'une quelconque loi actuellement en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

§ 2. La présente Sous-Section ne porte pas atteinte aux dispositions de conventions internationales ou de lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Sous-section 2 – Dispositions additionnelles

Article 6.97. Définitions

Dans la présente Sous-section, il convient d'entendre par:

1° « contrat de transport par mer » : tout contrat en vertu duquel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et contre rémunération à transporter des marchandises par mer;

2° « destinataire » : celui qui, conformément à l'article 6.110, a droit à la délivrance;

3° « retard » : le dépassement du délai convenu pour la délivrance des marchandises au lieu de destination.

Article 6.98. Compétence internationale

Sous réserve d'autres motifs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions relatives à des contrats de transport par mer pour un transport vers le Royaume ou à partir du Royaume.

Article 6.99. Application internationale

§ 1. Sans préjudice de l'article 6.87, la présente Section s'applique à tout transport vers un port du Royaume ou à partir d'un port du Royaume.

§ 2. Les dispositions de la présente Sous-Section sont une loi de police.

Article 6.100. Application matérielle

§ 1. La présente Section s'applique aux contrats de transport par mer.

§ 2. La présente Section s'applique également au transport d'animaux vivants.

Article 6.101. Clause Paramount

L'applicabilité de la présente Section doit être mentionnée sur le document de transport.

Article 6.102. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce relatives au contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport par mer.

Article 6.103. Clauses divergentes

§ 1. Les clauses qui dérogent à la présente Sous-Section sont nulles.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, il peut être dérogé aux articles 6.100, § 2, 6.104, § 1, alinéa premier, et 6.108, §§ 2 et 3.

Article 6.104. Remise des marchandises

§ 1. Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport.

Les marchandises doivent se trouver dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet et ne causeront pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

§ 2. Lorsqu'il emporte un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

Article 6.105. Chargement en pontée

§ 1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

1° est exigé par la loi;

2° s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou

3° si le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

§ 2. Si le document de transport mentionne que les marchandises sont transportées en pontée et que les marchandises sont effectivement transportées en pontée, le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité pour le dommage qui résulte d'un acte ou d'une omission commise soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement ou avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 6.106. Animaux vivants

S'il est convenu que la présente Section ne s'applique pas au transport d'animaux vivants, la responsabilité du transporteur pour un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commise dans l'intention de provoquer ce dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne peut être ni exclue ni limitée.

Article 6.107. Négociabilité du document de transport

À moins que le document de transport ne le stipule autrement, il est négociable.

Article 6.108. Fret

§ 1. Le chargeur doit payer le fret convenu.

§ 2. Lorsque le chargeur propose moins de marchandises par rapport à la quantité convenue, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier pour le chargement complet auquel il est engagé, hormis en cas de force majeure.

§ 3. Si le chargeur ne présente pas les marchandises convenues pour transport, il est tenu au paiement de la moitié du fret convenu en guise de dommages et intérêts forfaitaires.

Article 6.109. Position juridique du destinataire

Les droits et obligations du destinataire, qui n'est pas également le chargeur, sont régis par les dispositions de la présente Section et par celles du document de transport. Si aucun document de transport n'a été émis, les dispositions incluses dans le contrat de transport s'appliquent à cet égard, pour autant que celui-ci soit communiqué au destinataire avant qu'il ait demandé la délivrance des marchandises.

Le consentement du destinataire, qui n'est pas également le chargeur, concernant une clause de juridiction compétente, de choix de droit ou d'arbitrage n'est pas prouvé par le simple fait que le destinataire a accepté le document de transport sans réserve ou a demandé et obtenu la délivrance des marchandises.

Article 6.110. Droit à la délivrance

§ 1. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la délivrance des marchandises. Si plus d'un original a été émis, le document de transport peut déterminer que le porteur doit présenter tous les originaux.

§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la délivrance des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé

conformément au droit commun. À moins que le document de transport ne contienne une indication autre, l'original ne doit pas être présenté.

§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la délivrance est indiqué dans ou à l'aide du contrat de transport.

§ 4. Si plus d'une personne demande la délivrance des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été déterminé à qui elles doivent être délivrées. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les frais du séquestre sont à charge du réceptionnaire de la cargaison ou des réceptionnaires de la cargaison indiqués par le président.

Article 6.111. Paiement du fret et d'autres frais

§ 1. Si le contrat de transport ou le document de transport mentionne que le fret a été payé, le transporteur ne peut en aucune manière faire valoir des droits vis-à-vis du destinataire, qui n'est pas le chargeur, concernant le fret.

§ 2. Dès que le destinataire a demandé la délivrance des marchandises, il est tenu au paiement des frais qui se sont créés concernant les marchandises dans le port de destination.

Article 6.112. Droit de rétention

Le transporteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le transporteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le transporteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante a été déposée.

Article 6.113. Privilège grevant la cargaison

L'action du transporteur en paiement des montants qui lui sont dus par le destinataire en relation directe avec les marchandises transportées est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7^o de la Loi hypothécaire.

Article 6.114. Séquestre sur la cargaison

Si le transporteur ne peut pas procéder immédiatement à la délivrance des marchandises, il peut requérir la désignation d'un séquestre. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les coûts du séquestre sont à charge du transporteur, sans préjudice de son droit de les réclamer à une autre partie.

Article 6.115. Retard

§ 1. Le transporteur est responsable en cas de retard.

§ 2. L'action en dommages et intérêts pour retard tombe si aucune réserve n'a été adressée au transporteur dans un délai de vingt-et-un jours calendaires suivant la délivrance des marchandises.

§ 3. La responsabilité du transporteur pour perte ou dommage provoqués en raison d'un retard est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises délivrées en retard.

Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, commis soit dans l'intention de provoquer le dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 6.116. Marchandises non enlevées

§ 1. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander l'autorisation de les vendre.

§ 2. À cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite envoyer un avis d'arrivée, par lettre recommandée, afin qu'ils enlèvent les marchandises dans le mois. Cette mise en demeure doit expressément stipuler que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établie malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérerait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au § 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de commerce. Les articles 1025 à 1034 inclus du Code judiciaire s'appliquent. La requête mentionne également:

1° les faits;

2° une description des marchandises;

3° le cas échéant, les montants restant dus au transporteur;

4° si la mise en demeure visée au § 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;

5° si le délai d'attente de deux mois visé au § 2 n'a pas été respecté, les motifs justifiant un délai plus court;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 5. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au § 2 a été adressée.

L'ordonnance doit en outre être publiée:

1° dans l'Annexe de la Navigation du Moniteur belge;

2° dans un journal à diffusion nationale;

3° dans un journal paraissant au moins hebdomadairement qui est soit axé spécifiquement sur la navigation maritime, soit paraît dans le port où les marchandises se trouvent;

4° par la voie électronique prescrite le cas échéant par le Roi.

L'ordonnance n'est exécutable qu'après expiration d'un délai de 1 mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 6. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses successeurs ou ses créanciers.

§ 7. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 8. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises, est libéré vis-à-vis des ayants droit sur le chargement qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

Article 6.117. Droit d'action

L'action en indemnisation d'une perte ou d'un dommage subi par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et le destinataire.

Le destinataire ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.

Le chargeur doit bel et bien prouver qu'il a subi le préjudice.

S'ils ont tous deux droit à des dommages et intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.

Tout acte qui interrompt la prescription à l'égard l'un des deux est à l'avantage de l'autre.

Article 6.118. Prescription

§ 1. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois après qu'une action en justice a été intentée contre le demandeur ou qu'il a réglé le sinistre à l'amiable.

§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

Des actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois après que le demandeur lui-même a été rendu responsable ou qu'il a réglé le sinistre à l'amiable.

Section 3 – Transport de passagers

Sous-section 1 – Convention d'Athènes

Article 6.119. Définitions

Dans la présente Sous-Section, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou un transporteur substitué;
- b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; et
- c) « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » désigne le transporteur substitué ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;
2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
- 3° « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
- 4° « passager » signifie toute personne transportée sur un navire:
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;
- 5° « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
 - b) des animaux vivants;
6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application de la définition sous le point 8° et de l'article 6.129, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;
- 7° « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;
- 8° « transport » concerne les périodes suivantes:
 - a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en

ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9° «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

10° « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale;

11° « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation;

12° « État contractant » désigne un État qui est partie au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1^{er} novembre 2002;

13° « Convention d'Athènes » désigne la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, telle que modifiée par le Protocole, fait à Londres le 1^{er} novembre 2002.

Article 6.120. Annexe

L'annexe de la Convention d'Athènes fait partie intégrante de la présente Sous-Section.

Article 6.121. Interprétation

La présente Sous-Section sera interprétée en conformité avec la Convention d'Athènes.

Article 6.122. Champ d'application

§ 1. La présente Sous-Section s'applique à tout transport international lorsque :

1° le navire bat le pavillon d'un État partie à la Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou

2° le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la Convention, ou

3° selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la Convention.

§ 2. Nonobstant les dispositions du § 1, la présente Sous-Section ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute convention internationale autre que la Convention d'Athènes sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 6.123. Responsabilité du transporteur

§ 1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le

préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

§ 3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

§ 4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 5. Aux fins du présent article:

1° « événement maritime » désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;

2° « faute ou négligence du transporteur » comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;

3° « défaut du navire » désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage ; et

4° le « préjudice » exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

§ 6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

§ 7. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6.127 de la présente Sous-Section. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 6.128 ou de l'article 6.129 de la présente Sous-Section.

§ 8. La présomption de faute ou de négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

Article 6.124. Transporteur substitué

§ 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Sous-Section, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Sous-Section et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

§ 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Sous-Section ou renonce à des droits conférés par la présente Sous-Section a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

§ 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Article 6.125. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation couverte par une assurance obligatoire ou autre garantie financière contractée par le transporteur peut être formée directement contre l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant minimum de l'assurance obligatoire ou d'une autre garantie financière constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer conformément à la présente Sous-Section (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

Article 6.126. Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée à l'article 6. 129, § 3, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 6. 131, § 1^{er}.

Article 6.127. Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 6.128. Limite de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles

La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 6.123 est limitée, dans tous les cas, à 400.000 unités de compte par passager, par événement séparé. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

Article 6.129. Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules

§ 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2.250 unités de compte par passager et par transport.

§ 2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12.700 unités de compte par véhicule et par transport.

§ 3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3.375 unités de compte par passager et par transport.

§ 4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 6.130. Unité de compte et conversion

L'unité de compte mentionnée dans la présente Sous-Section est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6.123, § 1^{er}, à l'article 6.128, § 1^{er}, et à l'article 6.129 sont convertis en euros sur la base de la valeur de l'euro par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date choisie d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 6.131. Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

§ 1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 6.128 et 6.129.

§ 2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 6.128 et 6.129.

Article 6.132. Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur.

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Sous-Section, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Sous-Section.

Article 6.133. Cumul d'actions en responsabilité.

§ 1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 6.128 et 6.129 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

§ 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Sous-Section, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

§ 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'art. 6.132 de la présente Sous-Section, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 6.128 et 6.129, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 6.134. Déchéance de droit d'invoquer les limites de responsabilité

§ 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 6.128, 6.129 et 6.131, § 1^{er}, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

§ 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 6.135. Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le

transporteur ou le transport substitué, autrement que sur la base de la présente Sous-Section.

Article 6.136. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

§ 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

1° dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:

a) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

b) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

2° dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

§ 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

§ 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 6.137. Délai de prescription pour les actions en responsabilité

§ 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

§ 2. Le délai de prescription court:

1° dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

2° dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

3° dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

§ 3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Sous-Section ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:

1° un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération ; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt;

2° un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

§ 4. Nonobstant les dispositions des §§ 1^{er}, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les

parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 6.138. Jurisdiction compétente

§ 1. Sous réserve d'autres motifs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître d'une action intentée en vertu des articles 6.123 et 6.124 si:

1° la résidence habituelle ou le lieu du principal établissement du défendeur se situe en Belgique;

2° le lieu de départ ou le lieu de destination stipulé dans le contrat de transport se situe en Belgique;

3° le domicile ou la résidence habituelle du demandeur se situe en Belgique, si le défendeur a un siège de son activité en Belgique et est soumis à la juridiction belge; ou

4° le contrat de transport a été conclu en Belgique, si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction belge.

§ 2. Une action intentée en vertu de l'article [...] doit être introduite devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au § 1^{er}.

§ 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

Article 6.139. Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Sous-Section de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Sous-Section, sauf celle prévue à l'article 6.128, § 4, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix du tribunal où l'action est intentée, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Sous-Section.

Article 6.140. Autres conventions sur la limitation de responsabilité

La présente Sous-Section ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 6.141. Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Sous-Section:

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de

dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur ; ou

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

Article 6.142. Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public

La présente Sous-Section s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article 6.119.

Sous-section 2 – Dispositions additionnelles

Article 6.143. Définitions

Pour l'application de la présente Sous-Section, il convient d'entendre par :

1° « Contrat de transport par mer de passagers » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer, contre rémunération, d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ;

2° « Directives OMI » : Directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour l'exécution de la Convention d'Athènes (Circulaire OMI n° 2758 du 20 novembre 2006).

Article 6.144. Application matérielle

La présente Section s'applique aux contrats de transport par mer de passagers.

Article 6.145. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce relatives au contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport de passagers par mer.

Article 6.146. Directives OMI

Sans préjudice des articles 6.131 et 6.134, la responsabilité du chef des articles 6.123, §§ 1^{er} et 2, 6.124 et 6.125 des suites d'un des risques visés au point 2.2 des Directives OMI se limite au plus petit des montants ci-dessous:

- 250 000 unités de compte par passager, pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire, pour un même événement.

Les limites de responsabilité visées aux articles 6.132 et 6.133 sont réduites en conséquence.

Article 6.147. Position juridique du passager à l'égard de ses effets

Sans préjudice des dispositions particulières concernant le transport de bagages, le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

Article 6.148. Droit de gage

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

Article 6.149. Effets de passagers décédés

Le capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

Article 6.150. Retard du passager

Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

Chapitre 2 – Navigation intérieure

Section 1 – Transport de marchandises

Sous-Section 1 - Règles de Budapest

§ 1. Dispositions générales

Article 6.151. Définitions

Aux fins de la présente Sous-Section :

1° « contrat de transport » désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;

2° « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;

3° « transporteur substitué » désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;

4° « 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;

5° « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;

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

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

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

9° la loi d'un État applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit État à l'exclusion des règles du droit international privé;

10° « Règles de Budapest » désignent la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001.

Article 6.152. Champ d'application

§ 1. La présente Sous-Section est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

§ 2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Sous-Section est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1^{er}, sauf si

1° un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si

2° la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.

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

Article 6.153. Interprétation

La présente Sous-Section sera interprétée en conformité avec les Règles de Budapest.

§ 2. Droits et obligations des parties contractantes

Article 6.154. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.

§ 3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu de l'équipement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:

1° qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

2° si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 6.155. Transporteur substitué

§ 1. Le contrat répondant à la définition de l'article 6.151, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Sous-Section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Sous-Section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

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

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

§ 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Sous-Section ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par

écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

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

Article 6.156. Délai de livraison

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

Article 6.157. Obligations de l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

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

1° dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;

2° marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;

3° nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;

4° instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;

5° autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

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

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

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

Article 6.158. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6.157 § 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

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

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 6.159. Responsabilité de l'expéditeur

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

1° les indications ou précisions visées à l'article 6.157, § 2, ou à l'article 6.158, § 1^{er}, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;

2° les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;

3° les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué. Il en est de même pour le transporteur substitué.

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

Article 6.160. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6.157, § 2, ou à l'article 6.158, §§ 1^{er} et 2.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

1° un tiers du fret convenu, ou

2° en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 6.161. Livraison des marchandises

§ 1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6.157, § 1^{er}, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

§ 3. Documents de transport

Article 6.162. Nature et contenu

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

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

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

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:
1° les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
2° le destinataire des marchandises;
3° le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;
4° le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;

5° la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;

6° les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;

7° l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;

8° les dispositions convenues relatives au fret ;

9° s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux ;

10° le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 6.151, 6°, de la présente Sous-Section n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Article 6.163. Inscription de réserves sur les documents de transport

§ 1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport.

1° concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

2° concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

3° concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Article 6.164. Connaissement

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

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

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises,

produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 6.162, § 3, et de l'article 6.163, § 2.

§ 4. Droit de disposer des marchandises

Article 6.165. Titulaire du droit de disposer

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

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

1° s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;

2° s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

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

Article 6.166. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 6.165, §§ 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer :

1° s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

2° s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;

3° rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;

4° payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

§ 5. Responsabilité du transporteur

Article 6.167. Responsabilité pour préjudice

§ 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur

livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

§ 2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'État applicable au contrat de transport.

Article 6.168. Préposés et mandataires

§ 1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Sous-Section.

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

Article 6.169. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:

1° actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;

2° manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

3° transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;

4° nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;

5° absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;

6° insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;

7° opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;

8° transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

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

Article 6.170. Calcul de l'indemnité

§ 1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

§ 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Article 6.171. Limites maximales de responsabilité

§ 1. Sous réserve de l'article 6.172 et du § 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

§ 2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans

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

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

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas :

1° lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

2° lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

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

Article 6.172. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

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

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

Article 6.173. Application des exonérations et des limites de responsabilité

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

§ 6. Délais de réclamation

Article 6.174. Avis de dommage

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

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

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

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

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Article 6.175. Prescription

§ 1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Sous-Section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'État applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Sous-Section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 7. Limites de la liberté contractuelle

Article 6.176. Clauses frappées de nullité

§ 1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 6.171, § 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Sous-Section, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 6.174 et 6.175 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

§ 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 6.172, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:

1° par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 6.154 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;

2° par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;

3° par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

§ 8. Dispositions supplétives

Article 6.177. Avarie commune

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

Article 6.178. Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

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

§ 2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Sous-Section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un État régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 6.179. Unité de compte

L'unité de compte visée à l'article 6.171 est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6.171 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 6.180. Dispositions nationales supplémentaires

§ 1. En l'absence de dispositions de la présente Sous-Section, le contrat de transport est régi par la loi de l'État que les parties ont choisi.

§ 2. À défaut de choix, le droit applicable est celui de l'État avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.

§ 3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État.

4. Le droit de l'État dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 6.161, § 1^{er}.

Sous-section 2 - Dispositions supplétives

Article 6.181. Application internationale et matérielle

§ 1. La Sous-Section 1 s'applique également à des contrats de transport en vertu desquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés au sein du territoire du Royaume.

§ 2. À défaut d'indication autre, la présente Sous-Section s'applique à tout contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et à tout contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure, hormis lorsque le transport ou l'affrètement a lieu gratuitement.

En vue de l'application à des contrats d'affrètement, il faut entendre par « batelier », le frèteur, et par « chargeur », l'affréteur.

Article 6.182. Autre législation

Les dispositions du Code de Commerce concernant le contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport de

marchandises par les voies d'eau intérieures et à l'affrètement d'un bateau de navigation intérieure.

Article 6.183. Clauses divergentes

Les clauses qui dérogent à l'article 6.185 sont nulles.

Article 6.184. Preuve

Le contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et le contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure se constatent par les modes de preuve admis en matière de commerce.

Article 6.185. Commission de l'affréteur du navire

Le batelier est redevable en faveur de l'affréteur du bateau d'une commission qui, à défaut de stipulation autre, sera équivalente à cinq pour cent du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser dix pour cent du fret.

Article 6.186. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1. Le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre, à moins que le chargeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques inhérents à cet emplacement.

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, le chargeur ou le destinataire qui ordonne au batelier d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le batelier doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par le chargeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs du chargeur ou du destinataire.

Si le contrat de transport stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs navires, le batelier doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge du chargeur ou du destinataire.

Article 6.187. Chargement et déchargement

§ 1. Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du batelier, par les soins et aux frais du chargeur et du destinataire.

Le batelier est tenu de faciliter ces opérations par tous les moyens et son pouvoir, mais n'a pas l'obligation de fournir l'usage gratuit des treuils et poulies du bord.

§ 2. Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.

Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.

Article 6.188. Délai d'estarie et taux d'estarie

§ 1. Le délai alloué au chargeur ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme respectivement délai de chargement et délai de déchargement. Il est stipulé par les parties dans le contrat. À défaut de stipulation, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau. Le délai de chargement et de déchargement est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.

§ 2. Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé au § 1er, il est dû au batelier une indemnité dénommée taux d'estarie. Le taux d'estarie est fixé dans le contrat.

À défaut d'indication de ce type, le taux d'estarie est calculé sur la base du barème établi par arrêté royal. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, le taux d'estarie est calculé en prenant pour base la capacité maximale du chargement du bateau au plus grand enfoncement admis telle qu'elle résulte du procès-verbal de jaugeage.

§ 3. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné :

1° dans le contrat pour le chargement ;

2° dans le document de transport pour le déchargement.

Toutefois, si le chargement ou le déchargement a commencé le jour de l'arrivée, le délai de chargement ou de déchargement commence à courir le jour même.

Si le délai de chargement ou de déchargement est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacée par partie d'une journée.

§ 4. L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat pour le chargement, ou dans le document de transport pour le déchargement, est constatée à la diligence du batelier par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation ; à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le batelier lui notifie par écrit la date d'arrivée du bateau à destination.

§ 5. Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de chargement ou de déchargement.

§ 6. Le taux d'estarie est dû de plein droit à l'expiration du délai de chargement ou de déchargement sans qu'aucune notification soit nécessaire.

§ 7. Les jours de starie courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de chargement et de déchargement, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.

§ 8. S'il y a plusieurs chargeurs ou destinataires, le délai de chargement ou de déchargement se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.

Le batelier détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement et en donne avis écrit au moment où, en exécution du § 4, il fait constater son arrivée.

Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au § 3 et, pour chacun des autres chargeurs et destinataires, au moment où expire le délai imparti à celui qui le précède, ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où le chargeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

Les chargeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit sont de ce chef redevable d'un taux d'estarie sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.

§ 9. Le taux d'estarie encouru au port de charge est dû par le chargeur et celui qui est encouru au port de destination est dû par le destinataire.

Article 6.189. Délai de surestaries et taux de surestaries

§ 1. À l'expiration d'un délai d'estarie dont la durée est équivalente à celle du délai de chargement ou de déchargement, sans pouvoir excéder quinze jours, le batelier peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger des surestaries. Les surestaries ne sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le batelier adresse une mise en demeure à cet effet. Elles sont équivalentes au taux d'estarie, majoré de 50 pour cent.

À l'expiration du quinzième jour de surestaries, le batelier peut, au port de charge, rompre le contrat sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger d'office la cargaison aux frais, risques et périls de la marchandise. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 6.190, s'il est au port de charge ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que le taux d'estarie et les surestaries encourus, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures prévues à l'article 6.192.

Article 6.190. Fret

§ 1. Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le document de transport d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat.

Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel également sur l'excédent.

Si le contrat contient la clause "environ", le chargeur peut charger 2,5 pour cent en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette. Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minima que le chargeur est tenu de charger.

§ 2. Le batelier peut, dès l'expiration du délai de déchargement, exiger le paiement du fret.

§ 3. L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du batelier la reconnaissance du manquant.

§ 4. Celui qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre le taux de starie et les surestaries éventuels encourus.

Si le chargement a commencé et si le chargeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées dans le contrat.

Le chargeur peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.

§ 5. Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

§ 6. Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

Le règlement du fret et du taux d'estarie doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours le lendemain du jour où le déchargement est terminé, à défaut de quoi le batelier peut, moyennant mise en demeure, exiger à titre d'indemnité une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

Article 6.191. Significations, mises en demeure et communications

§ 1. À l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le batelier peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres à l'affrèteur du bateau, et si le contrat ne mentionne pas d'affrèteur du bateau, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu.

§ 2. Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé.

§ 3. Lorsque le contrat ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du batelier, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux de l'affrèteur du bateau.

Article 6.192. Litiges lors de la livraison

En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente en faveur du batelier jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au

destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

En cas d'urgence, le président peut abréger ces délais.

L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

Article 6.193. Privilège du batelier

Le fret, les frais accessoires, les taux de starie et les taux de surestarie sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.

Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi sur les hypothèques.

Article 6.194. Contrat d'affrètement coque nue

Un contrat d'affrètement coque nue est un contrat en vertu duquel le frèteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur sans en conserver quelque gestion que ce soit.

L'exploitation du navire est entièrement aux mains de l'affréteur coque nue et a lieu pour le compte de ce dernier.

Article 6.195. Affrètement en séjour

§ 1. Un contrat d'affrètement en séjour est un contrat en vertu duquel le frèteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure, en tout ou en partie, à la disposition de l'affréteur afin de charger et d'entreposer des marchandises à son bord et d'en décharger.

§ 2. En cas d'affrètement en séjour, le frèteur a l'obligation de mettre à la disposition de l'affréteur le bateau de navigation intérieure en bon état d'entretien. L'affréteur a le droit, avant le chargement, de résilier le contrat sans avoir à payer aucune indemnité si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état. Le preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur. L'affréteur qui accepte un bateau en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le frèteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

§ 3. Le contrat d'affrètement en séjour peut stipuler que le frèteur signera un connaissement.

Si aucun connaissement n'a été signé, le frèteur n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde. L'affréteur peut toutefois faire plomber le bateau.

§ 4. Le frèteur dont le bateau de navigation intérieure est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissement, d'aucune avarie des marchandises, à moins qu'elle ne soit due au dol ou à la faute lourde du frèteur ou à une faute commise dans l'entretien du bateau de navigation intérieure depuis la fin du chargement.

§ 5. Le séjour commence à courir le lendemain de la date de l'affrètement, alors même que le bateau de navigation intérieure se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau de navigation intérieure le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir dès ce jour.

Tous les frais de remorquage et de déhalage doivent être remboursés au frêteur. Si le frêteur procède lui-même au déhalage d'un bateau, il peut réclamer une indemnité équivalente à la rémunération qui serait réclamée par les remorqueurs. Lorsque les instructions de déhalage sont remises au batelier après 16 heures, sous le régime de l'heure d'hiver, et après 17 heures, sous le régime de l'heure d'été, le batelier n'a pas l'obligation de se trouver à son nouvel emplacement le lendemain à la première heure. Lorsque le chargement, le déchargement ou le déhalage s'effectuent en dehors des heures de la douane, il est alloué au frêteur une indemnité.

§ 6. Si le contrat d'affrètement ne détermine pas délai de starie, celui-ci prend fin dès que la cargaison embarquée a été entièrement déchargée.

Si un délai a été fixé, l'affréteur peut, pendant toute la durée de ce délai, décharger et recharger le bateau.

Si le contrat d'affrètement se borne à garantir au frêteur une durée minima, l'affréteur peut, à l'expiration de ce délai, exiger la continuation de l'affrètement, à moins qu'il n'ait déjà, au cours du délai, procédé au déchargement complet du bateau.

§ 7. L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

Le frêteur peut, soit à l'expiration du délai convenu, soit s'il n'a pas été fixé de délai, à l'expiration du cinquantième jour, exiger que son bateau soit déchargé. A cet effet, il doit adresser une mise en demeure à l'affréteur. Le bateau de navigation intérieure doit être déchargé dans un délai maximum de dix jours (dimanches et jours fériés légaux non compris) prenant cours le lendemain de la mise en demeure et au plus tôt le cinquante et unième jour du séjour. A partir du onzième jour suivant celui de la mise en demeure, le frêteur a le droit, sans nouvelle mise en demeure, d'exiger, sur le montant du fret convenu, une majoration de 50 pour cent.

Il peut aussi, à partir du vingtième jour suivant celui de la mise en demeure, faire désigner un séquestre aux fins indiquées à l'article 6.192.

Section 2 – Transport de passagers par les voies d'eau intérieures

Article 6.196. Définitions

Dans la présente Section, il convient d'entendre par :

1° « contrat de transport » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par les voies d'eau intérieures, contre rémunération, d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ;

2° « navire » : un bateau de navigation intérieure, à l'exclusion des bâtiments sur coussin d'air.

Article 6.197. Applicabilité des dispositions relatives à la navigation maritime

La Section 3 du Chapitre 1, à l'exception des articles 119, 2° et 3°, 123, § 1^{er} et 128, s'applique également au transport de passagers par les voies d'eau intérieures.

Article 6.198. Responsabilité du transporteur

En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le

préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 100.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

Article 6.199. Limite de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles

La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 6.128 est limitée, dans tous les cas, à 200.000 unités de compte par passager, par événement séparé. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

Chapitre 3 – Remorquage et poussage

Article 6.200. Définitions

Dans le présent Chapitre, il y a lieu d'entendre par :

1° « contrat de remorquage » : le contrat en vertu duquel le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur d'un bateau remorqueur, appelé le remorqueur, met la force de propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'un ou de plusieurs navires à remorquer ou d'objets flottants, moyennant rémunération ;

2° « contrat de poussage » : le contrat en vertu duquel le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur d'un bateau pousseur, appelé le pousseur, met la force de propulsion de ce bateau et les services correspondants à la disposition d'une ou de plusieurs barges ou d'objets flottants, moyennant rémunération.

Article 6.201. Application matérielle

Le présent Chapitre s'applique aux contrats de remorquage et de poussage.

Article 6.202. Clauses divergentes

Les clauses qui, dans le contrat de remorquage ou de poussage, divergent de l'article 6.204 sont nulles.

Article 6.203. Obligations des parties

§ 1. Le remorqueur et le pousseur doivent :

1° utiliser un bateau qui est approprié pour le marché convenu et est en état de navigabilité ;

2° exécuter le marché selon les règles de l'art ;

3° exécuter le marché dans les délais convenus ou, à défaut de tels délais, dans des délais raisonnables.

§ 2. Le mandant du remorqueur ou du pousseur doit :

- 1° fournir à ce dernier toutes les informations nécessaires en vue d'une due exécution du marché ;
- 2° armer ou équiper le navire ou l'objet à remorquer ou à pousser de manière telle que le marché puisse être exécuté correctement ;
- 3° accorder la collaboration raisonnablement nécessaire lors de l'exécution du marché ;
- 4° payer le prix convenu.

Article 6.204. Responsabilité à l'égard de tiers

§ 1. Le remorqueur n'est pas responsable du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de remorquage, hormis s'il assumait la direction nautique du remorquage. Dans ce dernier cas, le remorqueur et le navire remorqué sont responsables solidairement.

§ 2. Le pousseur et les barges sont solidairement responsables du dommage occasionné à des tiers durant l'exécution du contrat de poussage.

L'alinéa précédent s'applique également à l'égard de formations à couple.

Article 6.205. Prescription

§ 1. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de remorquage ou de poussage peuvent, également après le délai visé au § 1^{er}, être intentées dans les trois mois après que le requérant a lui-même été rendu responsable ou a réglé le sinistre à l'amiable.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce sixième Livre bleu contient les dispositions sur l'affrètement et le transport, complétés des règles relatives au remorquage et au poussage. Il fait partie d'une série de Livres bleus mis à profit dans le cadre d'une consultation publique de toutes les parties intéressées des secteurs maritime, fluvial, portuaire et juridique. Il conservera une valeur constante pour l'interprétation future du nouveau code.



www.droitmaritime.be
www.zeerecht.be