



Conditions internationales de chargement et de transport (CICT)/IVTB dans la version de 2010

Article 1 Définitions

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 qui 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. « Intérêt marchandise » désigne l'expéditeur et le destinataire
7. «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;
8. «marchandises» ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont chargées dans un conteneur, sur une palette ou dans 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;
9. « L'expression par écrit » inclut, sauf accord contraire des parties concernées, le cas où les informations sont contenues dans des moyens de communication électroniques, optiques ou similaires, y compris, sans y être limités, les télégrammes, télécopies, courriers électroniques ou échanges de données informatisées (EDI), à condition que les informations soient disponibles de manière à ce qu'elles puissent être utilisées pour une référence ultérieure ;
10. « Marchandises dangereuses » désignent les marchandises qui, conformément aux réglementations ADN/ADNR et/ou autres conditions nationales ou internationales applicables ou en vigueur, sont décrites et/ou considérées comme produits dangereux, ainsi que toutes les marchandises qui, en raison de leur nature ou de leur état, sont susceptibles de représenter un danger pour l'environnement, les personnes, le bateau et/ou les marchandises co-chargées ;
11. « CMNI » : Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;



Article 2 **Fondement juridique**

1. Tous les transports par voie navigable réalisés par le transporteur sont soumis aux conditions ci-dessous.
2. Toutes les dispositions sont également considérées comme partie intégrante du connaissance fluvial ou de la lettre de voiture.

Article 3 **Lettre de voiture et connaissance**

1. Le transporteur n'est tenu de rédiger un document de transport et/ou une lettre de voiture et/ou un connaissance que s'il en a ainsi été convenu lors de la conclusion du contrat de transport.

Les lettres de voiture ne sont pas des titres. Elles ne peuvent être ni cédées ni gagées. Le transporteur est, dans ce cas, autorisé à livrer les marchandises au destinataire désigné dans la lettre de voiture.

Les connaissances sont des titres établis au porteur ou à un ordre. Les marchandises seront livrées par le transporteur ou son représentant uniquement contre remise du connaissance original en bonne et due forme. Un connaissance original et des copies du connaissance sont produits. Si, à titre d'exception, plusieurs connaissances originaux sont établis, la remise d'un seul original au transporteur ou à son représentant annule la validité des autres originaux.

En cas de connaissance établi à un ordre, le transporteur se réserve le droit d'exiger qu'une adresse à notifier soit indiquée.

2. Le transporteur se réserve le droit d'émettre des réserves dans le document de transport :
 - a) en ce qui concerne les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises s'il a une raison de supposer que les indications de l'expéditeur sont incorrectes ou s'il n'a aucune possibilité suffisante de vérifier ces indications, notamment parce qu'il ne lui a pas été permis de compter, mesurer ou peser les marchandises ou parce que les dimensions ou le poids ont été établis par jaugeage sans accord exprès ;
 - b) en ce qui concerne les repères qui ne sont pas apposés de manière distincte et durable sur les marchandises elles-mêmes ou, dans le cas de l'emballage, sur les conteneurs ou les emballages ;
 - c) en ce qui concerne l'état extérieur des marchandises.
3. Dès lors qu'une clause « Nature, nombre, dimensions ou poids inconnus » ou une annotation équivalente est stipulée dans le document de transport, les indications concernant les marchandises contenues dans le document de transport n'engagent pas le transporteur, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il avait connaissance de la nature, du nombre, des dimensions ou du poids des marchandises ou qu'il aurait dû les connaître.



4. Si le transporteur omet de noter l'état extérieur des marchandises ou d'émettre des réserves à ce sujet, il est alors supposé qu'il avait noté dans le document de transport que les marchandises étaient dans un bon état apparent.
5. Si les marchandises ont, conformément aux indications figurant dans le document de transport, été chargées dans un conteneur ou dans les cales du bateau, qui ont été scellés par une personne autre que le transporteur, ses employés ou son représentant, et si le conteneur ou le scellé ne sont pas endommagés jusqu'à l'arrivée au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est supposé qu'une perte ou un endommagement des marchandises ne se sont pas produits pendant le transport.

Article 4

Emplacement de chargement, chargement et arrimage, chargement sur pont

1. L'expéditeur détermine le lieu du chargement. Si le bateau ne peut accoster à l'emplacement de chargement pour des raisons à justifier ou uniquement moyennant des frais particuliers, ou si le bateau doit quitter l'emplacement de chargement pour ces motifs, le transporteur peut exiger un autre emplacement de chargement et un autre type de chargement. Les frais en résultant et autres frais supplémentaires pour le bateau et le chargement sont à la charge des chargeurs dont la responsabilité solidaire est engagée à cet effet. Le droit à des indemnités pour surestaries reste inchangé. Si l'expéditeur ne respecte pas son obligation de fixer un emplacement de chargement approprié, le transporteur est en droit de résilier le contrat de transport et d'exiger le montant total du fret et le remboursement des frais supplémentaires, y compris les surestaries subies.
2. L'expéditeur est tenu de veiller à ce que le bateau puisse atteindre, mouiller et charger à l'emplacement de chargement désigné et qu'il puisse le quitter en toute sécurité.
3. Le transporteur est tenu de présenter le bateau prêt à être chargé au lieu de chargement.
4. L'expéditeur est tenu de charger les marchandises à bord du bateau, de les amarrer pour le transport, de les caler et de les protéger. Le transporteur se réserve le droit de donner des instructions pour la sécurité du bateau ou pour éviter des dommages. L'expéditeur est tenu de suivre ces instructions.
5. Le transporteur est en droit, conformément aux usages dans la navigation intérieure, de charger les marchandises totalement ou partiellement en pontée ou en cales ouvertes.
6. L'expéditeur est responsable des dommages causés au bateau du fait des opérations de chargement, à moins que ces dommages ne résultent d'une faute du transporteur.

Article 5

Marquage et remise des marchandises

1. L'expéditeur doit, lors de l'établissement de l'ordre de transport et au plus tard avant le début du chargement, fournir toutes les indications nécessaires pour le transport, désigner précisément et d'une manière courante la marchandise et l'emballage, son type, son état et ses propriétés, et remettre, avec la marchandise, tous les documents d'accompagnement requis, notamment au regard des prescriptions portuaires, douanières, sanitaires ou autres.



2. Pour le transport de marchandises dangereuses (Article 1 alinéa 10), l'expéditeur doit, lors de la passation de la commande, attirer clairement, et le cas échéant par écrit, l'attention du transporteur, sur la nature du danger et les mesures de précaution à prendre. Les instructions écrites et les autres documents selon les prescriptions applicables doivent être remis au transporteur et à ses préposés ou mandataires lors de la remise de la marchandise. Les noms commerciaux usuels de ces matières ou autres informations ne sont pas suffisants.
3. L'expéditeur garantit l'exactitude de la description des marchandises selon les paragraphes 2 et 3 ainsi que les indications relatives aux symboles, nombres, quantités, poids et/ou volumes selon le paragraphe 1 à la date de la remise au transporteur. Il est responsable de toutes les pertes, dommages et autres préjudices résultant d'une inexactitude de ces mentions, ainsi que de tous les frais qui en découlent. En cas de marchandises dangereuses, le transporteur se réserve le droit de décharger, aux frais du chargeur, les marchandises litigieuses, de les mettre à terre, de les renvoyer ou, en cas d'urgence, même de les détruire, sans être lui-même tenu de dommages et intérêts.
3. Le transporteur est en droit, sans y être tenu, de vérifier si les indications qui lui ont été communiquées sont correctes et complètes.
4. Si le bateau est retenu ou empêché d'entrer ou de quitter un port ou si les marchandises sont saisies suite à un manquement, une inexactitude ou une incorrection des indications ou documents d'accompagnement ou en raison d'un non-respect de toute prescription par les chargeurs, les chargeurs ayant commis la faute sont responsables vis-à-vis du transporteur de tous les retards, dommages, frais, amendes et inconvénients qui en résultent ainsi que des indemnités pour surestaries.
5. Si le transporteur doit faire des déclarations ou s'il doit établir, traiter ou signer des documents concernant la marchandise chargée, auprès de services administratifs, autorités douanières, employés des services publics, administrations ferroviaires, entreprises publiques ou privées, il n'agit qu'au nom, pour le compte et au risque des chargeurs. A cet effet, sa responsabilité n'est engagée pour les omissions, pertes ou non-livraisons qu'en cas de faute lourde. Si des entreprises tierces, p. ex. des commissionnaires de transport transfrontaliers, interviennent, sa responsabilité n'est engagée qu'en cas de faute quant au choix de ces derniers.

Article 6

Choix des bâtiments et de la route, droit de transbordement et d'allège

1. Le transport est effectué à l'aide de bâtiments qui sont désignés par le transporteur. Le transporteur se réserve le droit de confier l'exécution du transport à d'autres transporteurs.
2. Le transporteur n'est pas tenu de transporter les marchandises dans un ordre défini, par un trajet défini ou avec un bateau défini. Les marchandises doivent être transportées dans un délai raisonnable qui serait respecté par un transporteur diligent en tenant compte des circonstances du voyage en bateau et d'une navigation sans obstacle.
3. Le transporteur se réserve le droit de transborder partiellement ou totalement les marchandises sur d'autres bateaux, de les alléger ou de les décharger et/ou de les stocker dans des entrepôts ou sur terre, si cela s'avère nécessaire selon les circonstances ou dans l'intérêt du bateau ou du chargement. Les chargeurs sont responsables en tant que débiteurs solidaires, vis-à-vis du transporteur, des frais supplémentaires qui en résultent, pour autant que les mesures prises ne résultent pas d'une faute du transporteur.



4. Le transbordement ou le déchargement sur d'autres bateaux ou entrepôts ainsi que le stockage, sont effectués au nom, pour le compte et au risque des intérêts marchandises.
5. Dans les cas mentionnés aux paragraphes 3 et 4, il incombe aux intérêts marchandises de souscrire une assurance et de la maintenir en vigueur.

Article 7 Lieu de déchargement, déchargement

1. Les intérêts marchandises définissent le lieu de déchargement approprié. Les dispositions de l'article 4, alinéas 1 et 2, relatives à la modification et la sécurité du lieu de chargement, s'appliquent en conséquence à la modification et à la sécurité du lieu de déchargement.
2. Les intérêts marchandises sont tenus de fournir au transporteur, avant l'arrivée du bateau dans le port de déchargement, les instructions de déchargement et de dédouanement ; à défaut, le transporteur est en droit de prendre toutes les mesures qui lui semblent nécessaires au nom et pour le compte des intérêts marchandises et ce à leurs risques et périls.
3. Dans l'hypothèse d'options quant au port de déchargement, le port de destination doit être indiqué par écrit au transporteur ou au batelier dans un délai minimum de douze heures avant l'arrivée du bateau dans le premier port optionnel. Les frais supplémentaires engendrés par une communication hors délai du port optionnel sont à la charge de l'expéditeur et du destinataire en tant que débiteurs solidaires.
4. La disponibilité du bateau pour le déchargement peut être signalée à tout moment au lieu de déchargement.
5. Les destinataires sont tenus de décharger les marchandises du bateau.
6. Les intérêts marchandises sont solidairement responsables des dommages causés au bateau en raison des opérations de déchargement. Les intérêts marchandises ne sont pas responsables des dommages résultant d'une faute du transporteur.
7. Aucun résidu de marchandises ne doit subsister dans le bateau après le déchargement. Si cette obligation ne peut pas être respectée en raison du lieu de déchargement, le transporteur est en droit, après en avoir fait la demande, d'enlever ou de faire enlever les résidus de marchandises au frais des chargeurs.

Article 8 Heures de chargement et de déchargement et indemnités de surestaries

1. Sous réserve de stipulations particulières, les réglementations en vigueur au lieu de chargement et de déchargement concernant les heures de chargement et de déchargement sont applicables.
2. Si les heures de chargement et de déchargement convenues sur le lieu de chargement ou de déchargement ne peuvent pas être respectées, le transporteur est en droit de demander des surestaries.

Les autres actions pour dommages et intérêts demeurent inchangées.



Article 9 **Résiliation du contrat de transport - retard au chargement**

1. L'expéditeur est en droit de résilier le contrat de transport avant que les marchandises soient chargées à bord du bateau ou qu'elles soient mises à la disposition du transporteur.
2. Le transporteur est en droit de résilier le contrat de transport, sans préavis, si à l'expiration du délai au cours duquel les marchandises doivent être chargées à bord du bateau ou être mises à la disposition du transporteur par l'expéditeur, aucune marchandise n'a été chargée à bord du bateau ou mise à la disposition du transporteur pour une cause quelconque.
3. Si à l'expiration du délai stipulé au paragraphe 2 ci-dessus les marchandises n'ont été, pour une cause quelconque, que partiellement chargées à bord du bateau ou mises à la disposition du transporteur, ce dernier est alors en droit, sans préavis, de résilier le contrat ou de commencer le voyage. En cas de résiliation, l'expéditeur est tenu, à la demande du transporteur, de décharger les marchandises déjà chargées ou, si le voyage est commencé et si le départ du bateau n'est pas possible sans un nouvel arrimage des marchandises déjà arrimées, de les arrimer à nouveau.
4. Les résiliations mentionnées aux paragraphes 2 et 3 sont portées à la connaissance des intérêts marchandises par le biais d'une communication orale ou écrite ou par le biais d'un autre message dont l'arrivée peut être explicitement justifiée. Le contrat expire à la date d'arrivée de la signification de la dénonciation, mais toutefois pas avant le déchargement des marchandises.
5. Si l'expéditeur règle au transporteur la totalité du fret avant l'expiration du délai stipulé au paragraphe 2, ce dernier est tenu, à sa demande, de commencer le voyage avec une partie des marchandises convenues. Le transporteur est en droit d'accepter d'autres marchandises en remplacement des marchandises manquantes, sans être tenu de déduire le fret qu'il détient aux fins de son transport du fret à payer par l'expéditeur. Si le voyage commence sans possibilité de nouvel arrimage des marchandises déjà arrimées et du chargement complémentaire, l'expéditeur est tenu, à la demande du transporteur, de procéder à un nouvel arrimage.
6. Ce paragraphe n'est pas applicable dans le cas d'un contrat de transport à temps.

Article 10 **Empêchements de livraison, dépôt et vente d'urgence**

1. Si la réception des marchandises par le destinataire habilité ou si le paiement des créances dues sur les marchandises sont retardées ou si un empêchement à la livraison survient ou si le destinataire ne se manifeste pas, le transporteur est tenu d'en informer l'expéditeur et de lui demander des instructions. Si ceci n'est pas réalisable dans les circonstances données ou si l'expéditeur tarde à communiquer les instructions ou si l'exécution des instructions n'est pas acceptable pour le transporteur, il est en droit d'entreposer les marchandises, aux risques, au nom et pour le compte des intérêts marchandises, dans un entrepôt public ou privé, sur une barge légère ou sur terre-plein ou bien de les transmettre à un commissionnaire de transport.
2. Si l'heure de déchargement convenue ou, à défaut d'une stipulation des parties en ce sens, si la réglementation en vigueur au lieu de déchargement concernant les horaires de déchargement, n'est pas respectée, le transporteur est en droit de décharger lui-même ou de faire décharger les marchandises pour le compte et aux risques des intérêts marchandises ou de les entreposer ou de



les transmettre conformément au paragraphe 1, nonobstant les demandes de surestaries qui en résultent. Toute autre demande de dommages et intérêts résultant du déchargement non effectué à temps, reste réservée au transporteur.

3. Le dépôt des marchandises sur barges légères ou sur terre-plein ou la transmission à un commissionnaire, sont considérés comme une livraison conforme. Le droit de rétention ou de gage du transporteur demeure inchangé.
4. Si les marchandises ne sont pas retirées dans un délai de deux mois à compter de leur dépôt, le transporteur est en droit, sans nécessité d'une mise en demeure ou autorisation administrative/juridique, de vendre les marchandises de gré à gré ou de les faire vendre publiquement. Si les marchandises peuvent s'avarier rapidement ou si elles sont soumises à des frais d'entretien ou frais de garde exorbitants ou si leur valeur ne couvre pas, de l'avis du transporteur, les frais à engager, ce dernier est en droit de procéder à une vente immédiate ou à une vente aux enchères, sans nécessité de respecter le délai de deux mois.

Article 11 Fret

1. En l'absence d'un accord particulier, le fret inclut le transport depuis le départ du bateau de navigation intérieure arrimé (port de chargement) jusqu'à l'arrivée du bateau de navigation intérieure (port de déchargement). Il sera au minimum facturé en fonction des poids bruts, quantités ou dimensions de marchandises déclarées sur les papiers du bateau. Si des poids ou quantités supérieurs sont indiqués dans les autres papiers ou s'ils sont constatés par des vérifications du poids, ceux-ci seront déterminants pour le calcul du fret. Le fret est exigible à la livraison des marchandises.
2. Les frais de chargement, arrimage, fixation et déchargement ainsi que tous les autres coûts, frais et dépenses, doivent être réglés en complément du fret, dans la mesure où ils n'ont pas été expressément inclus dans le prix du transport.
3. L'accord concernant le fret présuppose une navigation sans entrave. Tous les frais supplémentaires par rapport à un déroulement normal du voyage en bateau sont à la charge des intérêts marchandises, à moins qu'ils ne résultent d'une faute du transporteur.
4. Les prix des transports sont basés sur les coûts d'exploitation, le cours des devises et les taxes en vigueur à la date de la conclusion du contrat de transport. Toute augmentation exceptionnelle, notamment des frais de carburant, des salaires du personnel navigant et des taxes publiques, pendant la durée du contrat de transport, autorise le transporteur à adapter le barème du fret aux conditions modifiées ou en cas de parties non encore chargées, à se retirer du contrat.
5. L'expéditeur est tenu à l'égard du transporteur du paiement du fret, du faux-fret, des surtaxes, coûts, frais, droits et autres créances pesant sur la marchandise ainsi que pour les indemnités de surestaries ou pertes d'exploitation. La livraison des marchandises sans paiement ou non exercice d'un droit de gage ne dégage pas l'expéditeur de cette obligation. Celle-ci est prise en charge dans son intégralité par le destinataire lorsque celui-ci demande la livraison des marchandises ou en a la disposition de quelque autre manière. Si un connaissement comporte une clause « freight prepaid » ou une clause similaire, le destinataire n'est pas garant du paiement du fret.



Article 12 **Fret total, faux-fret**

1. Le transporteur peut prétendre à la totalité du fret si :
 - a) Le chargement n'est que partiellement livré ;
 - b) L'expéditeur ou le destinataire ne réclame pas le déchargement des marchandises dans le port de déchargement ou un port intermédiaire ;
 - c) La poursuite du voyage est durablement ou temporairement empêchée pour des raisons qui n'incombent pas au transporteur ou si le voyage n'est effectué que partiellement ou,
 - d) Les marchandises ont été détruites, coulées, saisies, confisquées, endommagées, dépréciées ou ont de toute autre manière perdu leur valeur.
2. L'expéditeur et le destinataire ne peuvent résilier le contrat après le début du voyage. Le transporteur est toutefois tenu, moyennant paiement de la totalité du fret et de tous les frais et dépenses supplémentaires liés au déchargement par les chargeurs, de décharger les marchandises dans le port de déchargement ou dans un autre port situé sur le parcours.
3. Le transporteur est également en droit de prétendre à la moitié du fret lorsque
 - a) l'expéditeur résilie le contrat de transport au titre de l'article 9 alinéa 1) ou
 - b) le transporteur résilie le contrat de transport au titre de l'article 9 alinéa 2).
4. Outre la totalité ou la moitié du fret, les indemnités de surestaries et les dommages que le transporteur subit en raison des résiliations, ainsi que les contributions aux avaries communes, doivent être réglées au transporteur.
5. Lors de la réclamation de ces droits, il n'est pas présumé que l'expéditeur ou le destinataire est responsable du respect insuffisant du contrat ni que le véhicule prévu pour le transport est mis à disposition prêt à être chargé. Ces droits restent valables lorsque l'empêchement résulte de l'une des causes citées à l'article 13 alinéa 1.

Article 13 **Cessation de l'obligation de prise en charge et de transport**

1. L'obligation de prise en charge et de transport cesse, sur toute voie navigable et sans autre conséquence, que les marchandises aient déjà été prises en charge ou chargées ou que le voyage ait ou non commencé, dès lors que surviennent ou existent les événements ou circonstances qui suivent, si celles-ci ont un impact, soit général, soit uniquement sur le bateau :
 - a) Force majeure, guerre, guerre civile, mobilisation de forces armées, opérations militaires, émeute, sabotage, grève, lock-out, blocus, mouvements populaires;
 - b) Mesures et interventions administratives, restrictions ou prohibitions d'exportation, d'importation et de transit, séquestres ou réquisitions, à moins que le transporteur n'ait causé ces circonstances par sa faute;
 - c) Obstruction de toute nature ou accidents de navigation, perturbations ou fermetures des écluses, canaux, ports ou autres dispositifs de navigation, perturbations du trafic dans les



ports maritimes ou fermeture de la navigation, à moins que le transporteur n'ait causé ces circonstances par sa faute;

d) Catastrophes naturelles, crues, inondations, gel et risque de gel.

2. Pendant toute la durée de l'un de ces événements et également pendant une durée de 14 jours maximum après la cessation de l'un de ces événements, le transporteur est en droit de facturer les pertes d'exploitation subies y compris les frais supplémentaires.

Il peut aussi, à son entière discrétion :

a) effectuer le transport et percevoir un supplément de fret pour la totalité du trajet convenu et facturer les dépenses supplémentaires créées par les intérêts marchandises au-delà de l'exécution normale du contrat, la responsabilité solidaire de l'expéditeur et du destinataire étant engagée pour ces frais supplémentaires,
ou

b) résilier le contrat et facturer le faux-fret conformément au article 12 et décharger ou faire décharger les marchandises déjà chargées à l'endroit qui lui semble approprié, les entreposer ou poursuivre leur transport avec d'autres moyens, et ce à la charge et au risque de l'expéditeur et du destinataire. Tous les coûts supplémentaires, surtaxes et frais résultant du déchargement dans un port intermédiaire, de l'entreposage ou de la poursuite du transport, sont à la charge des intérêts marchandises.

Le transporteur peut également faire usage des droits susmentionnés s'il devait omettre d'informer l'expéditeur et le destinataire de la survenance de l'événement.

3. Lorsque le commencement du voyage est empêché de façon permanente en raison d'un cas fortuit ou d'un événement dont le transporteur n'a pas à répondre en vertu des présentes conditions de transports et de chargement, le contrat de transport est résilié sans qu'aucune des parties ait à payer des dommages et intérêts à l'autre. L'expéditeur est alors tenu des frais et coûts de déchargement des marchandises déjà chargées.

Il doit être considéré, en particulier, qu'il y a un obstacle permanent,

- lorsque le bateau, qui aurait dû transporter les marchandises a péri ou a été détérioré au point que le voyage ne pouvait être commencé sans une réparation importante du bateau. Sont considérées comme réparations importantes, celles nécessitant le déchargement complet de la cargaison;

- lorsque les marchandises à transporter ont péri, sous réserve qu'elles n'aient pas uniquement été désignées d'après leur nature et leur genre dans le contrat de transport, mais individuellement ou qu'elles aient déjà été chargées ou prises en charge par le transporteur.

4. Si, après le commencement du voyage, sa continuation est empêchée, en raison d'un cas fortuit ou en raison d'un événement dont le transporteur n'a pas à répondre en vertu des présentes conditions de transports et de chargement, le contrat de transport est résilié. L'expéditeur est alors tenu des frais et coûts de déchargement des marchandises déjà chargées et du fret correspondant à la partie du voyage déjà effectuée (fret de distance).



5. L'expéditeur et le destinataire sont responsables vis-à-vis du transporteur en tant que débiteurs solidaires pour toutes les taxes journalières supplémentaires prélevées, des surtaxes, pertes de jouissance et autres frais supplémentaires.

Article 14 **Droit de rétention et de gage du transporteur**

1. Le transporteur possède un droit de rétention ou un droit de gage sur les marchandises en raison de toutes les créances basées sur le contrat de transport ainsi qu'en raison des créances non contestées résultant d'autres contrats de transport ou de stockage conclus avec l'expéditeur. Le droit de rétention ou le droit de gage s'étend également aux documents de transport.
2. Le droit de rétention ou de gage subsiste aussi longtemps que le transporteur est en possession de la marchandise, notamment aussi longtemps qu'il peut en disposer par le biais d'un connaissement ou d'un certificat de dépôt.
3. Dans l'exercice du droit de rétention ou de gage, le transporteur est en droit de décharger les marchandises aux risques, au nom et pour le compte de l'expéditeur et du destinataire, et de les entreposer dans des endroits appropriés ou de demander une garantie.
4. Les tiers bénéficiaires de la marchandise au titre d'un connaissement ou d'une lettre de voiture reconnaissent, en réceptionnant le connaissement ou la lettre de voiture ou par le biais d'une mise à disposition de tels documents, seulement le droit de rétention ou de gage du transporteur en raison des créances nées du contrat de transport.
5. La vente des marchandises suite à l'exercice du droit de rétention ou de gage est autorisée à l'issue d'un délai d'une semaine.
6. Le transporteur est, dans tous les cas, en droit de facturer une commission de vente sur la base du produit brut à hauteur des taux localement pratiqués pour la vente des marchandises suite à l'exercice du droit de rétention ou de gage.

Article 15 **Responsabilité du transporteur selon la CMNI**

1. Les dispositions de la CMNI relatives à la responsabilité sont applicables aux transports soumis à la CMNI.
2. Le transporteur ou le transporteur substitué ne sont pas responsables pour les dommages
 - a) qui sont causés par l'acte ou l'omission du conducteur du bateau, du pilote ou d'une autre personne en service sur le bateau, un pousseur ou un remorqueur, lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissipation d'un convoi poussé ou tiré, à condition que le transporteur ait respecté son obligation selon l'article 3 alinéa 3 de la CMNI relatif à l'équipage, excepté si l'acte ou l'omission a été commis(e) dans l'intention de provoquer les dommages ou par négligence ou en conscience qu'un dommage en résulterait probablement;



- b) qui sont causés par un incendie ou une explosion à bord du bateau, sans qu'il soit prouvé que l'incendie ou l'explosion soit dû à une faute du transporteur, du transporteur sous-traitant ou de leurs employés ou représentants ou par un défaut du bateau;
- c) qui sont imputables à des défauts, existants avant le début du voyage, de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété, lorsqu'il apporte la preuve que les défauts ne pouvaient pas être découverts avant le début du voyage en dépit de précautions appropriées.

Article 16
Responsabilité du transporteur au-delà du champ d'application de la CMNI

1. Dans l'hypothèse où la CMNI n'est pas applicable, les règles de responsabilité du droit national au titre de l'article 27 des présentes conditions sont applicables.
2. Le transporteur n'est pas responsable
 - a) aussi longtemps que les marchandises à transporter n'ont pas encore été chargées et/ou arrimées sur le bateau ;
 - b) pour les dommages, de toute nature, qui se produisent pendant le chargement ou le déchargement des marchandises ;
 - c) pour les dommages, de toute nature, qui se produisent après le déchargement ;
 - d) pour les dommages consécutifs, y compris les dommages dus au retard, en dépit de la cause de leur survenance.
3. La responsabilité du transporteur n'est par ailleurs pas engagée pour les dommages qui sont imputables à l'une des circonstances suivantes ou à l'un des dangers suivants :
 - a) les actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou des personnes habilitées à la réception;
 - b) la manipulation, le chargement, l'arrimage ou le déchargement des marchandises;
 - c) le transport des marchandises sur le pont ou dans des bateaux ouverts, lorsque ce type de transport a été convenu avec l'expéditeur ou était en conformité avec les usages du commerce concerné ou était nécessaire en raison de prescriptions en vigueur;
 - d) la capacité naturelle des marchandises à être totalement perdues ou endommagées en raison notamment d'une rupture, de la rouille, d'une altération intérieure, d'un assèchement, d'un écoulement, d'une diminution normale du tonnage ou du poids ou par exposition à la vermine et aux rongeurs;
 - e) les effets de la chaleur, du froid ou de la fonte, l'inflammation ou la corrosion des marchandises;
 - f) un incendie ou une explosion;



- g) un manque ou un défaut d'emballage, lorsque les marchandises sont exposées à des pertes ou endommagements en raison de leur propriété naturelle en cas d'emballage manquant ou défectueux;
- h) un marquage insuffisant des marchandises;
- i) assistance ou sauvetage réussi ou tenté sur des voies navigables;
- j) un transport d'animaux vivants, à moins que le transporteur n'ait pas respecté les mesures ou refus convenus dans le contrat de transport;
- k) une faute de conduite ou de manœuvre du bateau, y compris les erreurs qui sont causées lors de la formation d'un convoi remorqué ou poussé;
- l) comportement d'un pilotage forcé;
- m) des retards.

En cas de survenance d'un dommage qui, en fonction des conditions, serait susceptible d'avoir été causé par l'une des circonstances susmentionnées ou l'un des dangers susmentionnés, il est présumé que le dommage résulte de cette circonstance ou de ce danger et qu'un transporteur diligent aurait pu éviter le dommage.

- 4. Si le droit national applicable inclut des exclusions de responsabilité plus étendues que celles stipulées aux paragraphes 2 et 3, le transporteur peut s'en prévaloir.

Article 17 **Etendue de la responsabilité**

- 1. Dans les cas où la CMNI n'est pas applicable, l'indemnisation due par le transporteur en raison des pertes ou dommages aux marchandises ainsi que des dommages dus à des retards et des pertes financières, est déterminée selon le droit international ou national applicable au contrat de transport, sauf stipulation contraire des parties, dans la limite de leur liberté contractuelle.
- 2. Sauf si, selon le droit national applicable, une limite de responsabilité supérieure est applicable, **l'indemnisation due par le transporteur en raison des pertes ou des dommages aux marchandises est limitée à deux unités de compte par kilogramme**. Une unité de compte par kilogramme est le Droit de tirage spécial tel que défini par le fonds monétaire international. La responsabilité du transporteur résultant du dépassement du délai de livraison est limitée à trois fois le montant du fret.
- 3. Le transporteur n'est pas responsable des insuffisances, pertes de poids ou de dimensions qui ne dépassent pas 2 % du poids total ou des mesures de la partie concernée, sous réserve d'usages commerciaux différents.
- 4. Si des marchandises en vrac d'un même type sont chargées sur un même bateau et/ou dans la même cale, les différents propriétaires des chargements, l'expéditeur ou le destinataire doivent se partager proportionnellement entre eux une éventuelle diminution de poids, dommages ou avarie, de même qu'une éventuelle augmentation de poids ou de dimensions.



5. Les dispositions relatives aux exclusions, restrictions et limitations de la responsabilité du transporteur s'étendent à toutes les revendications contractuelles et extracontractuelles, quelle qu'en soit la cause.
6. Tous les dégagements et limites de responsabilité prévus en faveur du transporteur dans les présentes conditions, ainsi que dans les prescriptions légales applicables, s'appliquent *mutatis mutandis* à son personnel et autres assistants.
7. Si la responsabilité du transporteur est exclue ou limitée sur la base des présentes conditions, l'expéditeur est alors tenu de le dégager des revendications de tiers.

Article 18 **Responsabilité de l'expéditeur pour les dommages causés au transporteur**

L'expéditeur est tenu d'indemniser le transporteur pour les dommages causés par le matériel mis à disposition par l'expéditeur ou par le chargement remis pour son transport. L'expéditeur est exempté de son obligation d'indemniser si le transporteur a causé les dommages intentionnellement. Si les dommages sont dus à la faute de l'expéditeur et du transporteur, ils sont tous deux responsables proportionnellement à leur faute.

Article 19 **Assurance**

Sauf demande écrite expresse, le transporteur n'est pas tenu d'assurer les marchandises contre des dangers et risques quelconques.

Article 20 **Avarie commune**

Les règles d'avarie commune de l'IVR dans leur dernière version en vigueur (publiée sur www.ivr.nl) sont applicables aux avaries communes; le texte peut être mis à disposition sur demande.

Les intérêts marchandises sont tenus de payer immédiatement les contributions et/ou avances, indépendamment de tout droit au remboursement des contributions d'avarie commune résultant du contrat de transport. En tant que débiteurs solidaires, ils sont responsables vis-à-vis du transporteur de toutes les contributions à l'avarie commune dues en raison d'une dispache. Le transporteur est en droit d'exiger pour ces contributions un compromis d'avarie commune et une avance des frais. Un droit de rétention sur les contributions à l'avarie commune est exclu.

Un droit de restitution sur les contributions versées en raison de l'avarie commune est exclu dans les cas où, au titre de la CMNI, l'avarie commune a pour cause une faute nautique selon l'article 25 alinéa 2 a) CMNI, un incendie ou une explosion ou un défaut du bateau non identifiable au début du voyage. Le droit de restitution des contributions d'avarie commune dans les cas susmentionnés demeure lorsque la faute nautique résulte d'une faute inexcusable ou intentionnelle et lorsque l'incendie, l'explosion ou le vice du bateau préalablement à la navigation résultent d'une faute du transporteur.



Article 21 Compensation/Interdiction de cession

L'expéditeur et le destinataire ne sont pas en droit de compenser leurs créances avec les créances du transporteur, pour un motif quelconque, et/ou de prétendre à un droit de rétention sur les créances du transporteur.

L'expéditeur et le destinataire ne peuvent, sauf accord écrit du transporteur, céder à des tiers les droits résultant du contrat de transport à l'encontre du transporteur, ses assistants ou employés au sens de l'Article 2 alinéa 2 – à l'exception des assureurs marchandises.

Article 22 Prescription

Toutes les actions à l'encontre du transporteur, du transporteur substitué, de leurs préposés ou employés, sont prescrites à l'expiration d'un délai d'une année à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées au destinataire ou auraient dû lui être livrées. La date à laquelle le délai commence n'est pas prise en compte pour le calcul de ce dernier.

Article 23 Règles de responsabilité en faveur du transporteur

Le transporteur peut se prévaloir, pour son bénéfice et dans leur intégralité, des exclusions ou limitations de responsabilité, diminutions des délais ou renoncements à recours, conclues entre l'expéditeur et le destinataire.

Article 24 Juridiction

La juridiction compétente pour tous les litiges résultant du, ou en relation avec, le contrat de transport, est celle du siège social du transporteur. Cette juridiction est exclusive pour les actions contre le transporteur. Le transporteur peut saisir un autre tribunal compétent, conformément aux dispositions légales.

Article 25 Clause salvatrice

Si l'une des dispositions qui précèdent était nulle et non écrite, la validité des autres dispositions n'en serait pas affectée.

Les parties sont tenues de remplacer la disposition invalide par une disposition valide dont le résultat économique se rapproche le plus possible de celle de la disposition invalide.

Article 26 Exceptions applicables à la validité d'un droit national déterminé

Si le contrat de transport est soumis au droit allemand, les réglementations mentionnées ci-après ne sont pas applicables ou uniquement selon la réserve décrite :



article 12 chiffre 1.) est applicable sous réserve que le transporteur n'ait pas contribué à la survenance des circonstances énumérées. Conformément au chiffre 2.), le retrait du contrat est possible dans les conditions mentionnées sous ce chiffre.

Les droits du transporteur énumérés à l'article 13 chiffre 2.) sont applicables sous réserve que le transporteur n'ait pas contribué à la survenance des événements énumérés au chiffre 1.).

Les limites de responsabilité selon l'article 16 chiffre 3.) alinéas k) et m) ne sont pas applicables.

Article 27 Droit applicable

Le contrat est régi par le droit choisi par les parties. En l'absence de choix des parties, est applicable le droit de l'Etat dans lequel est situé le siège social du transporteur, y compris l'accord international qui y est en vigueur, notamment la CMNI.

* * * * *

Les conditions susmentionnées ont été élaborées en coopération avec le comité d'experts en droit de navigation intérieure de l'association Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) et la Commission Juridique de l'IVR.