



Conseil Economique  
et Social

RESTREINT

TRANS/SC.3/R.157  
10 mai 1993

FRANCAIS  
Original : RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des  
transports par voie navigable  
(Trente-septième session, 17-19 novembre 1993)

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

Note du secrétariat

A sa trente-sixième session, le Groupe de travail principal des transports par voie navigable a décidé d'élaborer un recueil des principales clauses et conditions types en vigueur dans le transport international des marchandises par voie navigable (TRANS/SC.3/130, par. 32).

Le secrétariat reproduit ci-après le texte de l'Accord sur les conditions générales de transport international de marchandises sur le Danube, adopté à Siófok, (Hongrie), en 1989. C'est l'un des six Accords conclus entre les entreprises de navigation danubienne (connus sous le nom d'Accords de Bratislava), que le secrétariat a reçu du Gouvernement de la République slovaque.

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

ACCORD SUR LES CONDITIONS GENERALES  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES  
SUR LE DANUBE

Afin d'améliorer et de développer la coopération dans le transport international de marchandises sur le Danube, les entreprises de navigation dont les noms suivent :

Le "BAYERISCHER LLOYD" (BL) de la République fédérale d'Allemagne  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE BULGARE (BRP)  
LA "ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRT-GESELLSCHAFT" (DDSG) de la République d'Autriche  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION HONGROISE (S.A.) (MAHART)  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION ROUMAINE (NAVROM)  
L'ENTREPRISE SOVIETIQUE DE NAVIGATION DANUBIENNE (SDP)  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION DANUBIENNE TCHECOSLOVAQUE (ČSPD)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION FLUVIALE (JRB)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION "DUNAVSKI LLOYD" (DL)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION "KRAINA" (RBK)

sont convenues des conditions suivantes pour le transport international de marchandises sur le Danube.

Article premier

DEFINITIONS

Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent Accord :

Le terme "AFFRETEUR" désigne la personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

Le terme "CHARGEUR" désigne la personne agissant en son propre nom et remplissant les obligations d'expédition lui incombant en vertu du contrat de transport.

Le terme "DESTINATAIRE" désigne la personne autorisée à prendre livraison de la marchandise.

Le terme "TRANSPORTEUR" désigne la personne par qui ou au nom de qui un accord est conclu avec un affréteur aux fins du transport de marchandises pour un prix convenu.

Le terme "LETTRE DE VOITURE" désigne le document confirmant l'existence et la teneur d'un contrat de transport et servant de reçu de prise en charge de la marchandise par le transporteur.

Le terme "MARCHANDISE" désigne toutes marchandises, produits et objets en tous genres, y compris l'emballage et les éléments de renforcement des colis.

Article 2

## DISPOSITIONS GENERALES

1. Sont admises pour le transport sur le Danube les marchandises figurant sur la liste "B" de l'Accord sur les tarifs internationaux pour le transport de marchandises sur le Danube (MGDT), sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article.
2. Ne sont pas admises pour le transport :
  - 2.1 Les marchandises dont la remise doit être obligatoirement effectuée par la poste;
  - 2.2 Les marchandises dont le transport est interdit par les règlements des autorités douanières et autres (sanitaires, vétérinaires, etc.);
  - 2.3 Les marchandises constituant une source d'infection;
  - 2.4 Les armes (sauf les armes à usage sportif ou de chasse) :
3. Les marchandises ne figurant pas sur la liste B de l'Accord MGDT (substances explosibles, toxiques et corrosives, hautement inflammables, sujettes à l'inflammation spontanée et autres marchandises dangereuses) et les animaux ne sont admis au transport que si l'affréteur et le transporteur en conviennent d'un commun accord.

Article 3

## CHAMP D'APPLICATION

1. Les dispositions du présent Accord s'appliquent au transport international de marchandises entre les ports danubiens de chargement et de déchargement.
2. Les marchandises en conteneurs de grand volume conformes à la norme internationale sont transportées selon les termes de l'Accord en vigueur relatif au transport international de conteneurs de grand volume sur le Danube.

Article 4

## DEMANDE DE TRANSPORT

1. La demande de transport de marchandises est adressée au transporteur par écrit - lettre, télégramme, télex ou télécopie - pas plus tard que sept jours avant la date de présentation de la marchandise au transport.

La demande peut être faite par téléphone, à condition qu'elle soit confirmée par écrit dans un délai de cinq jours au moins avant la date de présentation de la marchandise au transport.

Dans des cas exceptionnels, la demande peut être adressée à plus brève échéance d'un commun accord entre le chargeur (l'affréteur) et le transporteur.

2. La demande doit comporter les indications suivantes :
  - 2.1 Nom et adresse du chargeur;
  - 2.2 Nom et adresse du destinataire;
  - 2.3 Désignation de la marchandise et nombre de colis, masse, cubage, type d'emballage et, si nécessaire, dimensions des colis;
  - 2.4 Délai de mise à disposition du tonnage;
  - 2.5 Ports (points) de chargement et de déchargement;
  - 2.6 Le cas échéant, souhaits particuliers de l'affréteur (du chargeur).

La demande doit également porter mention de l'adresse de l'agent du chargeur qu'il convient d'avertir lorsque le bateau est prêt à embarquer.

3. Le transporteur dispose d'un délai de trois jours à dater du jour de réception de la demande pour signifier au chargeur (à l'affréteur) son acceptation ou son refus. Si le transporteur n'a pas confirmé l'acceptation de la demande dans le délai fixé, cela équivaut à un refus.

Si le transporteur modifie les conditions spécifiées dans la demande, ces modifications doivent être convenues avec le chargeur (l'affréteur). En cas d'acceptation de la demande, le chargeur (l'affréteur) et le transporteur fixent le montant du fret.

4. La confirmation de la demande atteste la passation d'un contrat de transport aux termes duquel le transporteur s'engage à transporter au port (lieu) de destination la marchandise prise en charge du chargeur et à la remettre à son destinataire.

#### Article 5

##### PREPARATION DU BATEAU ET MISE A DISPOSITION DU TONNAGE

1. Le transporteur est tenu de garantir avant le début de l'embarquement que le bateau est techniquement apte pour le chargement judicieux de la marchandise et pour son transport dans des conditions assurant son intégrité.
2. Le transporteur a le droit à un retard de 48 heures au maximum pour mettre le bateau à disposition en vue du chargement à compter de la date fixée au moment de l'acceptation de la demande.

#### Article 6

##### DOCUMENTS DE TRANSPORT

1. Le chargeur est tenu de remettre au transporteur, au port d'expédition, le bon d'embarquement et tous les documents exigibles aux termes des règlements portuaires, douaniers, sanitaires ou autres 24 heures au moins avant le début du chargement, sauf si un autre délai a été convenu entre

les parties au contrat. Il répond vis-à-vis du transporteur des pertes résultant de la remise tardive de ces documents, de l'inexactitude, de données incomplètes ou de l'insuffisance de ces pièces.

2. Une lettre de voiture est établie pour la marchandise prise en charge en vue du transport.

La lettre de voiture est établie par le chargeur à l'achèvement du chargement du bateau conformément au bon d'embarquement établi à l'aide d'un formulaire type unique (annexe No 1) et porte une mention indiquant que le transport est effectué selon les termes du présent Accord.

Le chargeur remplit la lettre de voiture en cinq exemplaires au moins. Le transporteur appose sur la lettre de voiture son cachet, la date et sa signature. Le chargeur (l'affréteur) reçoit un double de la lettre de voiture, l'original accompagne la marchandise et est remis au destinataire. Des copies de la lettre de voiture sont conservées par le transporteur.

3. Si le chargeur (l'affréteur) en exprime le désir, il lui est délivré autant d'exemplaires de la lettre de voiture qu'il estime nécessaire.

4. Le transporteur peut insérer dans la lettre de voiture des réserves concernant l'état de la marchandise.

5. Le transporteur ou le consignataire du bateau, qui établit la lettre de voiture à la demande du chargeur, est considéré comme le mandataire du chargeur.

#### Article 7

##### PRISE EN CHARGE ET REMISE DE LA MARCHANDISE

1. Le transporteur, au moment d'embarquer, prend en charge les marchandises à transporter du chargeur et, au moment de débarquer, les remet au destinataire.

2. En des points où le chargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci peut préalablement prendre en charge les marchandises remises par les chargeurs en vue du transport à condition de les mettre en sécurité dans son entrepôt contre une somme dont il fixe lui-même le montant, jusqu'à ce que le bateau soit prêt à embarquer.

De même, en des points où le déchargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci a la faculté de retenir les marchandises dans son entrepôt avant de les remettre au destinataire après règlement des frais d'entreposage dont il fixe le montant.

3. Le transporteur et le destinataire peuvent convenir de faire accompagner la marchandise par un gardien désigné par le chargeur.

4. Si le chargement est effectué par les soins du chargeur, des scellés sont apposés aux cales, sauf stipulation contraire dans le contrat passé entre le transporteur et le destinataire, et levés dans le port de destination

en présence du destinataire ou des représentants du port. L'apposition et la levée des scellés font l'objet de documents établis à l'aide des formulaires prévus à cet effet dans les ports de chargement et de déchargement.

5. Dans les cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, l'état apparent, le nombre de colis et la masse des marchandises sont acceptés sur la base de la déclaration du chargeur, le transporteur ayant le droit de constater par tout procédé à sa convenance l'état apparent, le nombre de colis et la masse des marchandises réels pour établir le montant du fret.

6. Le chargeur doit remettre au transporteur les marchandises dangereuses pourvues des marques appropriées et l'informer, si nécessaire, des mesures de précaution à prendre pendant le transport.

Le chargeur porte sur la lettre de voiture, outre la désignation commerciale de la marchandise dangereuse, la mention suivante : "Marchandises dangereuses, code OMI (ou ADN)...".

7. Le chargeur est tenu de présenter les marchandises dans un emballage en bon état de manière à en assurer l'intégrité pendant leur transport et leur transbordement.

Si la marchandise n'est pas présentée dans un emballage en bon état, le transporteur peut refuser de prendre en charge la partie concernée de la marchandise en vue du transport.

Les marchandises emballées en colis doivent être présentées au transport avec les marques appropriées. Chaque colis doit être pourvu d'inscriptions et de signes suffisamment détaillés et lisibles.

Les marchandises exigeant une attention particulière pendant le transport et le transbordement doivent être pourvues de marques spéciales (et porter par exemple les inscriptions suivantes : "Haut", "Ne pas renverser!", "Manipuler avec précaution", etc.). Les colis d'une masse supérieure à une tonne doivent indiquer la masse brute, les points de levage pour les opérations de manutention, ainsi que le centre de gravité.

8. L'agencement, l'arrimage et la séparation de la marchandise dans les cales du bateau sont effectués selon les instructions des responsables du bateau ou de l'agent du transporteur.

La séparation de la marchandise pendant l'opération de chargement est assurée par la partie effectuant le chargement aux frais du chargeur. Le matériel de fardage et d'arrimage est fourni par le chargeur.

9. La quantité de marchandise au moment où le transporteur la prend en charge du chargeur et au moment où le transporteur la remet au destinataire est déterminée selon une seule et même méthode.

Si la quantité de marchandise est déterminée selon des méthodes différentes lors du chargement et du déchargement, le transporteur ne répond pas des différences éventuelles de masse des marchandises.

10. La prise en charge et la livraison des marchandises emballées en colis est assurée par le transporteur sur la base du nombre de colis. La masse des marchandises est spécifiée par le chargeur sur le bon d'embarquement. Pour établir le montant du fret, le transporteur est habilité à vérifier la masse déclarée par le chargeur par tout procédé à sa convenance dans le port de chargement ou de déchargement.

11. Le pointage des marchandises dans les ports danubiens pour un bateau donné peut être effectué par l'une des entreprises de navigation associées ou par des organismes de pointage spéciaux sur la base d'accords bilatéraux conclus conformément à l'Accord type sur le service de pointage adopté en 1983.

Le pointage peut également être effectué sur la base de demandes ponctuelles adressées par les armateurs.

Le pointage est effectué sur un bordereau de pointage, ou sur le document qui en tient lieu, lequel constitue le document de base confirmant la prise en charge/livraison par le transporteur de la marchandise emballée en colis.

Pour chaque lettre de voiture au port de déchargement, le destinataire établit, sur la base du bordereau de pointage, un certificat de livraison sur lequel sont notés le nombre réel de colis qui lui ont été remis par le transporteur, leur état apparent et la masse des marchandises, pour autant que celle-ci a été établie lors du déchargement.

Le certificat de livraison, signé par le destinataire et le capitaine (batelier) ou le consignataire du bateau à l'achèvement du déchargement, mais pas plus de deux heures après, constitue le document définitif attestant que le transporteur a remis la marchandise au destinataire. Si la marchandise est pointée par une seule partie, le certificat de livraison correspondant est établi sur la base des bordereaux de pointage de la partie ayant effectué le pointage des colis.

12. La quantité de marchandises en vrac prise en charge du chargeur et remise au destinataire est déterminée par l'une des méthodes suivantes :

12.1 d'après la masse déclarée par le chargeur sur le bon d'embarquement;

12.2 d'après l'échelle de jauge du bateau (tirant d'eau) avant et après le chargement (déchargement).

Dans les deux cas, le transporteur détermine la masse des marchandises d'après le tirant d'eau du bateau avant et après le chargement (déchargement), et les relevés du tirant d'eau sont enregistrés sur le document de mesure du tirant d'eau du bateau (annexe No 2) et dans la lettre de voiture. Le document est joint à la lettre de voiture. Au port de déchargement, la masse est vérifiée selon une méthode identique et fait l'objet d'un document spécifique qui est visé par le destinataire et le capitaine (batelier) ou le consignataire du bateau.

Le transporteur répond uniquement de la masse des marchandises consignée sur le document établi sur la base des mesures du tirant d'eau au port d'embarquement, compte tenu des normes de perte naturelle de marchandise (Annexe No 5).

13. La quantité de marchandises liquides, transportées par bateaux-citernes, telles qu'elles ont été prises en charge du chargeur et remises au destinataire, est déterminée selon l'une des méthodes suivantes :

13.1 d'après la masse déclarée par le chargeur sur le bon d'embarquement;

13.2 d'après les indications des débitmètres/jauges d'écoulement situés à terre et d'après les mesures de capacité effectuées à terre, relevées et confirmées par écrit par le chargeur;

13.3 par lecture de la quantité de marchandises à bord des bateaux-citernes, avant et après le chargement (déchargement), relevée sur les échelles de jauge certifiées selon l'usage établi dans le pays du transporteur.

Dans tous les cas, il incombe au transporteur de déterminer la quantité de marchandise en relevant le niveau des citernes d'après les échelles de jauge, avant et après le chargement (déchargement). Les mesures relevées pour déterminer la masse des marchandises sont inscrites sur la lettre de voiture et sur le relevé de mesures qui lui est annexé.

Au port de déchargement, la masse des marchandises est vérifiée selon une méthode identique et notée sur un document prévu à cet effet, visé par le destinataire et le capitaine (batelier) ou le consignataire du bateau.

Le transporteur répond uniquement de la masse des marchandises consignée dans le document établi sur la base du relevé des niveaux des citernes dans le port de chargement, corrigés en fonction des variations de température et des normes de perte naturelle.

14. Si l'on constate, au moment de la livraison, des pertes, des manquants ou des dommages à la marchandise, le chargeur et le transporteur (le consignataire du bateau) dressent ensemble un acte en utilisant le formulaire prévu à cet effet dans le port de déchargement.

15. Si lors de la livraison, aucun manquant ni dommage à la marchandise n'a été signalé au transporteur par le destinataire, celui-ci est réputé, sauf preuve contraire, avoir reçu la marchandise conformément aux conditions stipulées dans la lettre de voiture. Si le dommage à la marchandise n'a pu être constaté selon les modalités habituelles de prise en charge, le destinataire peut adresser une réclamation au transporteur dans les 48 heures qui suivent la livraison, l'auteur de la réclamation ayant à charge de démontrer que le manquant ou le dommage à la marchandise est survenu pendant le transport.

16. En cas d'empêchement à la remise de la marchandise, les parties sont liées par les dispositions de l'article 13, paragraphes 6 et 12.

Article 8

## CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DU BATEAU

1. La mise à bord des marchandises prises en charge en vue du transport et leur débarquement sont effectués par les soins du service portuaire aux frais du chargeur (du destinataire), ou par les soins du transporteur ou de son agent aux frais du chargeur (du destinataire), ou par les soins et aux frais du chargeur (du destinataire).

2. Lorsque des marchandises sont prises en charge en vue du transport, soit à destination soit en provenance de ports où les opérations de chargement et de déchargement ne sont pas effectuées par les soins du transporteur ou de son agent, il est stipulé que ces opérations doivent être exécutées par les soins du service portuaire aux frais du chargeur (du destinataire), ou par les soins et aux frais du chargeur (du destinataire), auquel il incombera de faire respecter les délais de chargement et de déchargement.

3. Les opérations de chargement et de déchargement des bateaux s'effectuent dans l'ordre de leur arrivée dans le port et selon les normes fixées pour le port donné, conformément à l'annexe 3 du présent Accord, sauf convention contraire, auquel cas les normes convenues ne doivent pas être inférieures à celles définies dans les Accords de Bratislava.

Si la capacité du port permet de manutentionner simultanément un nombre de bateaux plus grand que celui indiqué à l'annexe 3, le chargement et le déchargement de ces bateaux s'effectuent aussi dans l'ordre de leur arrivée dans le port, compte tenu de l'affectation des quais.

En l'absence de normes applicables au chargement/déchargement des bateaux dans le port, ces opérations sont régies par le contrat passé entre les parties.

4. Le chargement et le déchargement des bateaux automoteurs et des bateaux non propulsés transportant des marchandises périssables sont effectués hors tour.

5. Le transporteur prévient l'administration portuaire ainsi que le chargeur (le destinataire) de l'arrivée du bateau dans le port de chargement/déchargement 72 heures avant l'arrivée prévue dans le port, l'heure d'arrivée étant précisée 24 heures à l'avance.

6. Les staries commencent à courir trois heures après la remise par le transporteur de la notification (avis) de mise à disposition du bateau, si le début du temps de planche coïncide avec les heures ouvrables, ou à compter du début du jour suivant si le début du temps de planche ne coïncide pas avec les heures ouvrables.

Le chargeur (le destinataire) est tenu d'accepter l'avis de prêt à opérer à toute heure du jour et de la nuit. En l'absence du chargeur/du destinataire dans le port, le fait que le bateau est prêt à opérer est attesté sur l'avis pertinent par le consignataire du bateau (le représentant du port).

7. Une fois dans le port, le bateau est inclus dans la norme des manutentions simultanées à l'expiration du délai établi pour le chargement/déchargement de l'un des bateaux arrivés plus tôt et se trouvant sous chargement ou déchargement, conformément aux normes définies à l'annexe 3, même si le chargement/déchargement n'a pas effectivement pris fin, ou bien dès que le chargement/déchargement de l'un des bateaux a effectivement pris fin, que le bateau ait été manutentionné dans les délais ou par anticipation sur les délais.

L'heure à laquelle le bateau a été inclus dans la norme des manutentions simultanées est précisée dans l'avis de prêt à opérer, qui indiquera quels sont les bateaux arrivés plus tôt dans le port et dont ledit bateau devra attendre la fin du chargement/déchargement pour entrer dans la norme.

8. Au cas où le chargement/déchargement commence avant l'heure prévue aux termes des paragraphes 6 et 7 du présent article, les staries commencent à courir à partir du moment où les opérations de manutention ont effectivement commencé.

9. Le chargeur, le destinataire (ou tout autre entreprise désignée par le chargeur, le destinataire) sont tenus de procéder au chargement (déchargement) à toute heure du jour et de la nuit, tous les jours de la semaine, y compris les dimanches et les jours fériés, sauf si cela est contraire aux dispositions en vigueur dans le pays ou aux usages du port. Le déchargement de la marchandise doit se faire sans interruption.

10. Le temps d'immobilisation dans le port est consigné dans le bulletin d'enregistrement du temps de planche pertinent, établi à l'aide du formulaire prévu à cet effet dans le port en question. Ce document indique le temps de séjour ainsi que la durée et les raisons des interruptions et des arrêts survenus pendant les opérations de chargement/déchargement.

Le bulletin d'enregistrement du temps de planche est visé par le transporteur et le chargeur/le destinataire. Le chargement n'est pas réputé terminé tant que le chargeur n'a pas remis au transporteur tous les documents nécessaires et que le bulletin d'enregistrement du temps de planche n'a pas été signé.

Le déchargement n'est pas réputé terminé tant que le destinataire n'a pas signé tous les documents attestant qu'il a pris en livraison la marchandise et le bulletin d'enregistrement du temps de planche.

11. Pour tout retard contraignant un bateau non propulsé à dépasser le temps prescrit selon les normes établies pour le chargement ou le déchargement, le chargeur (l'affréteur) doit payer au transporteur une amende (surestaries) dont les montants suivent :

Pour un bateau d'une charge utile allant jusqu'à 1 300 tonnes :  
550 francs suisses; pour un bateau d'une charge utile supérieure  
à 1 300 tonnes : 675 francs suisses par 24 heures ou fraction de 24 heures.

Pour un bateau automoteur, les surestaries correspondent à trois fois les taux établis pour un bateau non propulsé de même charge utile.

12. Si le chargement ou le déchargement est effectué plus tôt que prévu, le transporteur versera au chargeur (à l'affréteur) ou au destinataire (à l'affréteur) une prime (remise) s'élevant à 50 % des taux établis au paragraphe 11 du présent article.

13. Si le bateau est endommagé pendant le chargement/déchargement, la partie ayant causé ce dommage en assume la responsabilité à l'égard du transporteur.

#### Article 9

##### INSTRUCTIONS SUPPLEMENTAIRES DU CHARGEUR/DE L'AFFRETEUR

1. Si le chargeur/l'affréteur se trouve dans l'obligation de donner des instructions supplémentaires (charger ou décharger dans un autre port que celui qui avait été initialement convenu, interrompre le transport, rendre la marchandise, etc.), le chargeur/l'affréteur doit en informer au plus vite le transporteur par écrit.

2. Si le transporteur est en mesure d'exécuter les instructions supplémentaires du chargeur (de l'affréteur), il signifiera son accord dans les 24 heures suivant la réception de la notification adressée par le chargeur/l'affréteur. Le transporteur dispose du même délai pour signifier au chargeur (à l'affréteur) qu'il ne lui est pas possible d'exécuter les instructions supplémentaires.

Les dépenses découlant de l'exécution de ces instructions supplémentaires incombent à la partie qui les a données.

3. S'il n'est pas possible d'exécuter les instructions du chargeur (de l'affréteur), à savoir charger dans un autre port que le port initialement convenu, le chargeur/l'affréteur est passible, en cas de non-remise de la marchandise dans le port initialement convenu, des sanctions pour non-présentation de la marchandise prévues à l'article 11, paragraphe 4.

#### Article 10

##### LE CALCUL DU FRET

1. Le fret est fixé selon les taux et conditions spécifiés dans l'Accord sur les tarifs internationaux pour le transport de marchandises sur le Danube (MGDT).

Le chargeur/l'affréteur acquitte le fret pas plus tard que dans les 48 heures suivant la réception de la facture du transporteur, sauf stipulation contraire dans le contrat passé entre les parties ou dans la législation en vigueur dans les pays où elles siègent.

2. Le reliquat à devoir au transporteur sur le fret après l'expédition de la marchandise est acquitté par le chargeur/l'affréteur pas plus tard que dans les 48 heures suivant la réception de la facture complémentaire.

Les sommes versées en surplus sont remboursées par le transporteur au chargeur/à l'affréteur pas plus tard que dans les 48 heures suivant la réception de la réclamation y relative de l'affréteur.

3. Une amende de 0,05 % du montant non acquitté dans le délai prescrit sera payée pour chaque jour de retard.

4. Le fret, les droits complémentaires et l'amende sont acquittés dans la monnaie de l'Etat du port de chargement ou de déchargement, sauf stipulation contraire dans le contrat passé entre le transporteur et le chargeur/l'affréteur.

#### Article 11

##### RESPONSABILITE DES PARTIES POUR LA MISE A DISPOSITION DU TONNAGE ET POUR LA PRESENTATION DE LA MARCHANDISE

1. Si le transporteur met le bateau à disposition aux fins d'embarquement avec pas plus de huit jours de retard, il rembourse au chargeur/à l'affréteur les frais effectifs de magasinage de la marchandise pendant la période de retard (moins deux jours), mais pas moins de 1 % du fret par 24 heures. A l'expiration de huit jours de retard à compter de la date convenue pour la mise à disposition du bateau, le chargeur/l'affréteur a le droit de refuser d'utiliser le bateau pour le transport.

2. Si le transporteur ne met pas le bateau à disposition ou s'il le fait avec un retard de plus de huit jours à compter de la date convenue, et si le chargeur/l'affréteur refuse d'utiliser le bateau ou si le transporteur refuse de prendre en charge une partie de la quantité de marchandises convenue, le chargeur/l'affréteur a le droit d'exiger une amende à hauteur de 50 % du fret correspondant à la quantité de marchandises non transportée.

Le montant de cette amende, payable par le transporteur, est diminué du tiers si celui-ci a prévenu le chargeur/l'affréteur au moins 10 jours à l'avance.

3. Si le chargeur/l'affréteur présente la marchandise au transport avec du retard, il doit payer une amende (surestaries) pour le temps d'immobilisation du bateau à compter de son entrée effective dans le port, mais pas plus tôt qu'à compter de la date convenue, suivant les taux établis à l'article 8, paragraphe 11.

Le montant de l'amende est calculé sur la base de l'avis de mise à disposition et du bulletin d'enregistrement du temps de planche.

4. Si le chargeur/l'affréteur ne présente pas la marchandise au transport dans un délai de huit jours à compter de la date convenue ou s'il présente une quantité inférieure à celle stipulée dans la demande de transport, le transporteur a le droit d'en refuser le transport et d'exiger de la part du chargeur/de l'affréteur une amende à hauteur de 50 % du fret correspondant à la marchandise non présentée, ou d'exiger le paiement des surestaries en vertu du paragraphe 3 du présent article.

L'amende en question est également exigible si le chargeur/l'affréteur présente la marchandise pour le transport en violation des dispositions à l'article 7, paragraphe 7, et le transporteur n'estime pas possible de prendre en charge cette marchandise en vue du transport.

Le montant de l'amende payable par le chargeur/l'affréteur est diminué du tiers si celui-ci a prévenu le transporteur au moins 10 jours à l'avance.

5. Au cas où la marchandise n'est pas présentée ou le tonnage n'est pas mis à disposition en vue du transport des volumes de marchandises convenus entre le chargeur/l'affréteur et le transporteur pour une période déterminée (mois, trimestre ou autre laps de temps), le chargeur/l'affréteur et le transporteur assument mutuellement le poids financier de la responsabilité selon les termes des paragraphes 3 et 4 du présent article.

6. Le chargeur/l'affréteur est exonéré du paiement de l'amende prévue au paragraphe 4 du présent article si :

6.1 Le chargeur/l'affréteur remplace, dans le même port et à la date prévue dans la demande de transport, la marchandise initialement déclarée par une autre marchandise qui garantit au transporteur le recouvrement du fret dont le montant ne peut être inférieur à la somme initialement fixée et à condition que le transport de la marchandise ne nécessite pas de bateau supplémentaire ou un bateau d'un autre type.

6.2 Au lieu de la marchandise initialement déclarée, le chargeur/l'affréteur, en accord avec le transporteur, présente au transport, à la date prévue dans la demande de transport, une marchandise identique à celle qui avait été initialement convenue ou une autre, dans un autre port sur l'itinéraire du bateau, à condition que soit garanti au transporteur le recouvrement du fret dont le montant ne peut être inférieur à la somme initialement fixée.

7. Les parties sont déchargées de la responsabilité au sens du présent article au cas où surviendraient des circonstances telles que visées à l'article 12, alinéas 6.1 à 6.4, et aux articles 13 à 15.

#### Article 12

##### RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LE RESPECT DES DELAIS DE LIVRAISON ET POUR LE TRANSPORT DE LA MARCHANDISE DANS DES CONDITIONS QUI EN GARANTISSENT L'INTEGRITE

1. Le transporteur est tenu de garantir l'intégrité de la marchandise depuis le port d'expédition jusqu'au port de destination et sa livraison dans les délais.

2. La responsabilité du transporteur pour la marchandise prise en charge commence, sauf dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, au moment de l'embarquement de la marchandise et cesse au moment de sa remise depuis le bateau, ces opérations étant confirmées par les documents pertinents.

3. La responsabilité du transporteur pour la marchandise prise en charge ou délivrée conformément selon les termes de l'article 7, paragraphe 2, commence au moment de la prise en charge de la marchandise à l'entrepôt et se termine au moment de sa livraison à l'entrepôt, ces opérations étant également confirmées par la remise des documents pertinents.

4. Le délai de livraison de la marchandise, fixé à l'annexe 4, commence à courir à zéro heure de la tranche de 24 heures suivant le jour où toutes les opérations de chargement ont pris fin et toutes les formalités ont été accomplies et expire le jour de la remise au destinataire de l'avis de prêt à débarquer. Le délai de livraison de la marchandise n'est pas réglementé en période hivernale, c'est-à-dire du 1er décembre au 28(29) février.

5. Le transporteur répond des pertes ou des manquants à hauteur de la valeur réelle de la marchandise perdue ou manquante.

Le transporteur répond de la marchandise endommagée à concurrence du montant de la perte subie par rapport à la valeur de la marchandise telle qu'elle a été déterminée au jour de sa prise en charge par le transporteur.

Si la valeur de la marchandise emballée en colis n'est pas indiquée dans la lettre de voiture, l'indemnité pour le colis perdu ou endommagé s'établit à hauteur de sa valeur réelle, jusqu'à concurrence de 500 francs suisses.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après la facture du chargeur/de l'affréteur.

6. Le transporteur ne répond pas des pertes, des manquants ni des dommages à la marchandise survenus pour les raisons ou à la suite des événements spécifiés ci-après :

6.1 Force majeure, dangers et circonstances fortuites survenus sur le Danube (tremblement de terre, ouragan, épais brouillard, etc.);

6.2 Actions ou ordonnances des autorités (détention, arrestation, quarantaine, etc.);

6.3 Actes de guerre et autres actes de violence (acte de sabotage, mutinerie, etc.);

6.4 Actions organisées des travailleurs et employés (grèves, résistance passive, etc.);

6.5 Violations par le chargeur des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, concernant l'interdiction de transporter certaines catégories de marchandises, et de l'article 2, paragraphe 4, concernant le transport de marchandises dangereuses, et autres actions ou négligences du chargeur/de l'affréteur ou du destinataire contraires aux dispositions du présent Accord (empaquetage et emballage inadéquats ou défectueux, transport sans emballage de marchandises qui en nécessitent un, etc.).

6.6 Vices cachés de la marchandise;

6.7 Marchandise sujette à perdre ses caractéristiques d'origine pendant le transport (oxydation, rouille, exposition aux effets de température, etc.) ou de s'altérer du fait des rongeurs, des insectes, etc.;

6.8 Les pertes naturelles dans les limites des normes établies à l'annexe 5 de l'Accord;

6.9 L'endommagement de la marchandise lors du chargement ou du déchargement par les soins du chargeur ou du destinataire.

Sauf preuve contraire (ou jusqu'à preuve contraire), les pertes, les manquants ou les dommages à la marchandise, en vertu des alinéas 6.1 à 6.9, sont réputées imputables aux circonstances visées auxdits alinéas.

Le transporteur ne répond pas des manquants, de la détérioration ou des dommages à la marchandise, sauf si le destinataire prouve que les manquants sont imputables au transporteur dans les cas suivants :

7.1 La marchandise est arrivée au port de déchargement dans des cales en bon état et pourvues des scellés intacts du chargeur, apposés en application de l'article 7, paragraphe 4;

7.2 La marchandise a été livrée dans un emballage complet et intact, sans traces indiquant qu'il aurait été ouvert en cours de route.

7.3. La marchandise a été accompagnée par un gardien, conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphe 3.

8. Si le chargeur n'a pas informé le transporteur de la nature dangereuse de la marchandise ou si la marchandise a été remise sous une dénomination incorrecte et le transporteur n'a pas eu la possibilité, au moment de la prise en charge, de s'assurer de ses caractéristiques par un examen externe, le transporteur a la faculté, au cas où cette marchandise devenait effectivement un danger pour le bateau, pour les autres cargaisons ou pour les personnes à bord, de la débarquer à tout moment ou de la détruire ou de la rendre inoffensive selon les circonstances, sans obligation d'indemnisation, les frais incombant en totalité au chargeur.

Si la nature dangereuse de la marchandise est signalée avant le début du chargement, le transporteur a le droit de refuser la prise en charge et d'exiger une amende s'élevant à 50 % du montant du fret. Si la nature dangereuse de la marchandise est constatée pendant le transport et si ladite marchandise est détruite ou rendue inoffensive, le fret déjà perçu par le transporteur n'est pas remboursé.

Toutes les pertes et les dépenses résultant du transport de la marchandise dangereuse sont supportées par la partie ayant violé les termes du présent article.

9. En cas de non-respect du délai de livraison prévu au paragraphe 4 du présent article, le transporteur doit payer à l'affréteur une amende de 3 kopecks par tonne de marchandises et par 24 heures de retard, dont le montant ne peut toutefois dépasser 25 % du fret total.

Le transporteur est exonéré du paiement de l'amende si la réclamation y relative ne lui a pas été présentée dans les 45 jours suivant le jour d'arrivée du bateau dans le port de déchargement.

10. Le transporteur est déchargé de la responsabilité pour le retard de livraison dans les cas prévus à l'article 13, paragraphe 1.

### Article 13

#### EMPECHEMENT AU TRANSPORT ET A LA REMISE DE LA MARCHANDISE

1. Si par suite de phénomènes naturels de force majeure, de circonstances faisant obstacle au transport (charriage de glaces, hautes eaux, basses eaux), d'obstacles extraordinaires ou d'autres facteurs contraignants, la navigation est close, suspendue ou limitée et la marchandise ne peut être livrée par voie fluviale au port de destination, le transporteur doit immédiatement en référer au chargeur/à l'affréteur pour recevoir des instructions.

2. Si, dans les 72 heures suivant la réception de l'avis d'empêchement au transport, le chargeur/l'affréteur ne donne pas d'instructions concernant la marchandise ou si les instructions qu'il a reçues s'avèrent inapplicables, le transporteur peut, à sa discrétion :

2.1 Attendre la suppression des obstacles ou la reprise de la navigation ou, en attendant, transférer la marchandise dans un autre port aux fins de magasinage;

2.2 Ramener la marchandise au port d'origine;

2.3 Livrer la marchandise, aux frais et aux risques du chargeur/de l'affréteur, au point de destination par un autre moyen de transport, éventuellement plus coûteux.

3. S'il n'est pas possible de décharger au port de destination, le transporteur peut, à sa discrétion, débarquer la marchandise en un autre point, même plus éloigné.

4. Le transporteur informe le chargeur/l'affréteur des mesures qu'il a prises en cas d'empêchement au transport.

5. Toutes les dépenses du transporteur liées à l'attente d'instructions de la part du chargeur/de l'affréteur et aux autres mesures exigées par les circonstances faisant obstacle au transport et au déchargement (par. 1 et 3 du présent article) jusqu'au moment où les obstacles sont levés, incombent au chargeur/à l'affréteur.

6. Au cas où surviennent des circonstances faisant obstacle à la remise de la marchandise (impossibilité de se mettre en rapport avec le destinataire, non-présentation de la lettre de voiture par le destinataire, refus de payer les sommes dues au transporteur, etc.), le transporteur est tenu d'en référer sans délai au chargeur/à l'affréteur et de demander des instructions à ce sujet.

7. Si au cours des 72 heures suivant la réception de l'avis d'empêchement à la remise de la marchandise, le chargeur/l'affréteur ne donne pas d'instructions à ce sujet, le transporteur a la faculté de retenir la marchandise à bord en vertu de l'article 8, paragraphe 11, ou de la débarquer aux fins de magasinage aux frais et aux risques du chargeur/de l'affréteur, ou de la ramener au port d'origine aux frais et aux risques du chargeur/de l'affréteur.

8. Le transporteur a la faculté, sans accord spécial, de vendre les marchandises qu'il n'est pas possible de livrer, dans les cas suivants :

8.1 s'il s'agit de denrées périssables;

8.2 si la marchandise risque de se déprécier beaucoup du fait d'un entreposage prolongé;

8.3 si les frais d'entreposage peuvent dépasser nettement la valeur de la marchandise;

8.4 si le chargeur/l'affréteur ne donne pas d'instructions concernant la marchandise dans le délai fixé par le transporteur.

Dans les cas visés aux alinéas 8.1 à 8.3, les marchandises peuvent être vendues sans délai, et dans les cas visés à l'alinéa 8.4, pas plus tôt qu'une semaine après l'expiration du délai fixé par le transporteur.

9. La somme provenant de la vente de la marchandise dans les cas visés au paragraphe 8 du présent article, sous déduction de tous les frais afférents au transport et à la vente dont le chargeur/l'affréteur reste redevable, est transférée à l'ordre du chargeur/de l'affréteur. Si le produit de la vente est insuffisant, le chargeur/l'affréteur est tenu de couvrir le déficit.

10. Le transporteur informe le chargeur/l'affréteur du débarquement de la marchandise aux fins de magasinage, de sa vente ou des autres actes qu'il accomplirait du fait de l'impossibilité de décharger la marchandise au port de destination.

11. Si l'on ne parvient pas à vendre la marchandise ou si les résultats de la vente ne sont pas satisfaisants, ou encore si la marchandise est confisquée par les pouvoirs publics ou par la justice, le chargeur/l'affréteur est tenu de dédommager le transporteur pour tous les frais en résultant ainsi que pour toutes les autres dépenses qui ne seraient pas encore acquittées.

12. Si la lettre de voiture (original) est transmise au destinataire et si celui-ci n'a pas reçu la marchandise dans le délai accordé ou si elle ne peut pas lui être délivrée pour d'autres raisons, la marchandise est entreposée aux frais et aux risques du destinataire, ce dont celui-ci doit être informé. L'entreposage de ces marchandises, leur débarquement aux fins de magasinage ainsi que la vente sont régis par les dispositions des paragraphes 7, 8, 10 et 11 du présent article, appliquées au destinataire.

Le chargeur/l'affréteur est responsable à l'égard du transporteur des surestaries imputables au non-respect du délai de réception des marchandises selon les termes de l'article 8, paragraphe 11.

Article 14

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA SAISON DE NAVIGATION

1. Au cas où survient un empêchement à la navigation sur le Danube par suite de phénomènes de force majeure, de l'apparition de dangers et de circonstances fortuites (charriage de glaces, hautes eaux, basses eaux) ou d'obstacles extraordinaires, chaque entreprise de navigation partie au présent Accord peut suspendre la navigation, interrompre ou restreindre, totalement ou partiellement, les activités de transport de sa flotte sur certaines sections du Danube.

2. Le transporteur annonce les dates de clôture et d'ouverture de navigation, d'interruption, de restriction ou de reprise des transports en émettant l'ordre de navigation correspondant, dont il informe les autres entreprises de navigation, affréteurs, organismes de transport combiné et autres entités, à sa discrétion.

Article 15

DENONCIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Chaque partie a le droit de dénoncer le contrat de transport sans obligation d'indemnisation envers l'autre partie pour les pertes qu'elle aurait subies avant l'appareillage du bateau au port de chargement dans les cas visés à l'article 12, alinéas 6.1 à 6.4.

Dans les cas en question, le transporteur ne supporte pas les frais de déchargement.

2. Si après que le transport a commencé, le bateau ne peut pas acheminer la marchandise au port de destination par suite de circonstances visées au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est tenu d'en informer le chargeur/l'affréteur sans délai.

3. Si dans les 72 heures après avoir envoyé cette information, le transporteur n'a pas reçu d'instructions du chargeur/de l'affréteur sur ce qu'il convient de faire avec la marchandise, ou si les instructions qu'il a reçues se révèlent inapplicables en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, le transporteur peut, à sa discrétion, aviser selon les termes de l'article 13, alinéas 2.1 à 2.3.

4. Le chargeur/l'affréteur est tenu de dédommager le transporteur à concurrence du montant du fret, proportionnellement à la distance effectivement parcourue jusqu'au moment où le transport a été interrompu au sens du paragraphe 2 du présent article, et pour toutes les dépenses liées à l'attente des instructions du chargeur/de l'affréteur concernant la marchandise pendant le délai de 72 heures.

Le chargeur/l'affréteur est également tenu de dédommager le transporteur pour toutes les dépenses découlant de l'application des instructions ou des actions visées à l'article 13, alinéas 2.1 à 2.3.

5. En cas de mise en hivernage du bateau dans les circonstances visées à l'article 14, paragraphe 1, le chargeur/l'affréteur est exonéré de tous frais de magasinage de la marchandise pendant la période d'hivernage, à bord ou dans les entrepôts du port où celle-ci a dû être déchargée, soit sur ses instructions soit à la discrétion du transporteur, si la marchandise a été prise en charge en vue du transport avant le 1er novembre.

L'hivernage commence le jour où le bateau a été effectivement mis en hivernage et prend fin le jour de l'ouverture officielle de la navigation au sens de l'article 14, paragraphe 2.

#### Article 16

##### RECLAMATIONS, ACTIONS EN JUSTICE, ARBITRAGE

1. Le destinataire présente toutes réclamations au transporteur par écrit, accompagnées des documents nécessaires, tels la lettre de voiture, le certificat de livraison, la facture, le devis estimatif des dommages et autres pièces justificatives.

Dans les cas visés à l'article 7, alinéas 12.1 à 13.1 et 13.2, toutes les réclamations sur la quantité de la marchandise livrée sont adressées au chargeur.

2. Le transporteur est tenu, dans un délai de trois mois à dater du jour de réception de la réclamation, de l'examiner et d'informer par écrit l'auteur de la réclamation s'il lui donne droit ou s'il la rejette.

Si le transporteur a rejeté la réclamation ou s'il lui a donné droit en partie seulement ou s'il ne l'a pas examinée dans les délais, le destinataire a le droit d'introduire une action en justice.

3. Les actions nées du contrat de transport sont examinées par la juridiction compétente pour le lieu où siège le défendeur. Par accord entre le transporteur et le destinataire, le litige qui les oppose peut être soumis à l'arbitrage convenu entre les parties.

4. Toutes les réclamations des parties au transport et de tierces parties, nées du contrat de transport, se prescrivent dans le délai d'un an. Ce délai s'applique :

4.1 en cas de manquant ou de dommages à la marchandise, à dater du jour où la marchandise a été remise au destinataire;

4.2 en cas de perte de marchandise, à dater du jour où la marchandise devait être délivrée;

4.3 en cas de non-paiement du fret, à l'expiration du délai de paiement;

4.4 en cas de reliquat sur le fret ou de somme versée en surplus, à dater du jour où les frais afférents au transport ont été effectivement acquittés;

4.5 pour toutes les autres réclamations, à dater du jour d'ouverture du droit à introduire une action.

5. Le délai de prescription est suspendu pendant la période d'examen de la réclamation.

6. Pour chaque jour de retard, la partie redevable des sommes engagées doit payer une amende s'élevant à 0,05 % du montant à devoir à l'échéance. Cette même condition s'applique aux paiements exigibles en vertu de décisions de justice ou de sentences arbitrales.

7. Les montants exigibles au titre du fret en vertu de réclamations et d'actions en justice sont payables dans la monnaie dans laquelle le fret est acquitté.

Les montants exigibles au titre de marchandises perdues ou avariées en vertu de réclamations et d'actions en justice sont payables dans la monnaie dans laquelle les marchandises ont été acquises par l'ayant-droit, sauf stipulation contraire.

#### Article 17

##### AVARIE COMMUNE

1. L'avarie commune s'entend des dépenses et sacrifices exceptionnels, encourus volontairement et raisonnablement afin de préserver le bateau, la cargaison et le fret d'un danger commun.

2. L'acte d'avarie commune est dressé sur la base du "Règlement danubien d'avarie commune de 1990" (annexe 6), sauf accord contraire entre les parties à l'avarie commune.

#### Article 18

##### DROIT DE NANTISSEMENT

Le transporteur dispose d'un droit de nantissement sur la marchandise, qui lui garantit le recouvrement des sommes qui lui sont dues aux termes du présent Accord au titre du fret et de l'avarie commune, du droit de prélever des surtaxes, d'exiger des amendes, etc., conformément à la législation en vigueur dans le pays où s'exerce le droit de nantissement.

#### Article 19

##### PROCEDURE D'ADOPTION DE MODIFICATIONS ET DE CLAUSES ADDITIONNELLES

Les modifications et clauses additionnelles au présent Accord sont examinées et confirmées par la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne signataires des Accords de Bratislava.

Article 20

DELAI DE VALIDITE DE L'ACCORD

1. Le présent Accord entre en vigueur au 1er janvier 1990 et est conclu pour une durée indéterminée.

La conclusion du présent Accord rend caduc l'Accord sur les conditions générales de transport de marchandises sur le Danube de 1955.

2. Chaque entreprise de navigation signataire peut dénoncer le présent Accord à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de notification, adressée par écrit aux autres entreprises de navigation.

La dénonciation de l'Accord n'exonère pas la partie concernée de la responsabilité lui incombant au titre des obligations contractées pendant la période de son adhésion.

Article 21

DEPOSITAIRE

Le présent Accord a été signé à Siófok (Hongrie) le 23 septembre 1989 en un seul exemplaire, en langues française et russe, et déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chaque entreprise de navigation signataire.

Adopté à Siófok (Hongrie)  
le 23 septembre 1989

## ANNEXE 1

à l'Accord sur les conditions générales  
de transport international de  
marchandises sur le Danube

Nom et adresse du chargeur		LETTRE DE VOITURE No		
Nom et adresse du destinataire		Nom de l'entreprise de navigation		
Nom et adresse du mandataire		Le transport de marchandises est effectué sur la base de l'Accord en vigueur sur les conditions générales de transport international de marchandises sur le Danube (Accords de Bratislava)		
Noms du bateau et de son propriétaire				
Port de chargement				
Port de déchargement				
Marques et numéros d'identification	Désignation de la marchandise et type d'emballage	Nombre de colis	Masse brute en kg	Volume, en m <sup>3</sup>
Montant du fret et des taxes		Remarques particulières		
Tirant d'eau du bateau, moyenne en cm	Modalités de paiement	Lieu d'établissement du document		
	Annexes			
Masse de marchandises d'après le tirant d'eau, en kg	Scellés; empreinte et numéro	Date		
	Date d'apposition			
		Signature	Cachet	

ANNEXE 2

à l'Accord sur les conditions générales  
de transport international de  
marchandises sur le Danube

Nom de l'entreprise de navigation

DOCUMENT DE MESURE DU TIRANT D'EAU

Bateau

Port de chargement/déchargement

Date

Tirant d'eau au port de chargement, en cm

A la proue      Au milieu      A la poupe

Tribord

Babord

Tirant d'eau moyen ... en cm

Ce qui correspond à ... tonnes de  
marchandises d'après l'échelle de  
jauge du bateau

Remarques

Transporteur .....

Chargeur .....

Date .....

Tirant d'eau au port de déchargement, en cm

A la proue      Au milieu      A la poupe

Tribord

Babord

Tirant d'eau moyen ... en cm

Ce qui correspond à ... tonnes de  
marchandises d'après l'échelle de  
jauge du bateau

Remarques

Transporteur .....

Chargeur .....

Le présent acte est établi : dans le port de chargement/déchargement, sur lest  
et en charge après le chargement; dans le port de déchargement, en charge et  
sur lest après déchargement.

ANNEXE 3  
à l'Accord sur les conditions générales  
du transport des marchandises

NORMES RELATIVES AUX OPERATIONS DE CHARGEMENT-DECHARGEMENT  
DANS LES PRINCIPAUX PORTS DANUBIENS

Pays	Port	Type de marchandise	Norme en tonnes		Nombre de bateaux pouvant être manutentionnés simultanément	
			par bateau par 24 heures	par bateau par 24 heures		
			Chargement	Déchargement		
Allemagne (Rép. féd. d')	Passau	Métal en paquets ou en rouleaux	250	250	2 barges dont :	
		Sciages	150	-	1 barge pour marchandises sèches	
		Grain	240	240	1 barge-citerne	
		Huile minérale	-	400		
Autriche	Linz/ville	Minerai, pyrite, magnésite, chargés à la benne preneuse	-	650	7 barges de marchandises sèches, dont :	
		Sels potassiques	500	500	1 barge de grain	
		Phosphates	-	-	1 barge à engrais dans bassin No 7	
		Coke, classes 1 et 2	-	400	2 barges de marchandises en vrac	
		Lit de fusion	-	-	2 barges de marchandises diverses	
		Coke, classe 3	-	300	1 barge de marchandises en conteneurs	
		Métal en paquets/rouleaux	1 000	1 000		
		Acier profilé, plaques, fil machine	400	400		
		Autres articles en fer et en acier	200	200		
		Engrais en sacs, dans le bassin No 7 du port marchand	450 170	- -		
		Produits chimiques en sacs	170	-		
		Marchandises en tonneaux	250	-		
		Papier en rouleaux, dans un autre emballage, carton	250	-		
		Cellulose	125	-		
		Fibres, fils en paquets	170	-		
		Grain en vrac	240	240		
		Bois de sciage en paquets	400	-		
		Bois rond	200	200		
		Bois à pâte	-	130		
		Asbeste en sacs, en balles	170	170		
		Marchandises diverses	170	170		
		Krems	Métal en rouleaux/paquets	-	1 200	1 barge de grain
	Tuyaux, profilés carrés en fer ou en acier		380	-	2 barges de marchandises sèches	
	Calemanite		-	320		
	Sciages en paquets		240	-		
	Argile		-	240		
	Coke		-	250		
	Bois rond		-	160		
	Grain en vrac		200	200		
	Aggloméré en vrac, chargé à la benne preneuse		-	300	2 barges de marchandises sèches	
	Coke de classe 3		-	250		
	Vienne/ Freudenau	Charbon	-	400		
		Perlite, sable, chargés à la benne preneuse	-	400		
		Bois de sciage en paquets	250	-		
		Pierre-ponce, scorie	-	400		
		Pyrites en vrac	-	300		
		Métal en paquets et en rouleaux	500	500		
		Bouteilles sur palettes	160	-		
		Malt en sacs	160	-		
		Huile de graissage en tonneaux	250	-		
		Conserves en paquets	100	-		
		Papier en rouleaux jusqu'à 2 tonnes, autres dimensions	250 120	- -		
Papier en paquets		100	-			
"Daplen" en paquets		120	-			
Carton, articles en carton		100	-			
Conserves de toutes sortes		100	100			
Vienne/Albern		Grain en vrac	480	480	1 barge de marchandises sèches	
Tchécoslovaquie		Bratislava	Gros grain	550	500	11 barges, dont :
	Grain fin		300	300	7 barges de marchandises sèches	
	Coke		500	-		

Pays	Port	Type de marchandise	Norme en tonnes		Nombre de bateaux pouvant être manutentionnés simultanément	
			par bateau par 24 heures	par bateau par 24 heures		
			Chargement	Déchargement		
		Charbon	600	-	1 barge-citerne de mazout d'exportation	
		Pyrites	-	600		
		Phosphates	-	450	3 barges-citernes d'autres produits pétroliers	
		Marchandises diverses	250	250		
		Métal, tubes	400	350		
		Pétrole brut et produits pétroliers	-	800		
		Ciment en sacs	400	350		
		Bois	300	270		
		Créosote	300	-		
		Minerai	-	700		
	Komárno	Phosphates	-	500	7 barges de marchandises sèches, dont :	
		Gros grain	550	500		
		Grain fin	300	300	4 barges de minerai	
		Charbon	600	-		
		Coke	500	-		
		Marchandises diverses	250	250		
		Métal et tuyaux	350	300		
		Minerai	-	1 000		
Hongrie	Czepel	Bauxites	800	750	8 barges, dont :	
		Métal et tuyaux	550	500	4 barges de marchandises diverses	
		Gros grain	550	550		
		Grain fin	500	500	1 barge de grain	
		Marchandises diverses	200	220	3 barges de marchandises en vrac	
		Bois de sciage	300	300		
		Phosphates	500	500		
		Minerai indien	-	580		
		Tuiles	200	-		
	Dunaújvaros	Gros grain	250	-		
		Grain fin	200	-		
		Minerai	-	1 250		
		Charbon	-	640		
	Mohács	Bois de chauffage	-	150		
		Sciages en paquets	-	100		
		Grain	500	500		
		Charbon, coke	500	450		
	Baja	Vin (en citerne)	370	-	1 barge-citerne	
Yougoslavie	Apatin	Charbon	-	800	1 barge de marchandises sèches	
		Marchandises en sacs	-	200		
		Superphosphate	-	800		
		Pyrites	-	700		
		Bois rond	-	200		
		Cellulose	-	150		
		Gros grain	-	200		
		Grain fin	-	100		
		Tôles	-	300		
	Osijek	Minerai de fer et bauxites chargés à la grue	1 500	1 500	2 barges de marchandises sèches, dont :	
		Minerai de fer et bauxites chargés au terminal	2 000	-	1 barge de marchandises en vrac	
		Acier à béton en bottes	1 000	1 000	1 barge de marchandises diverses	
		Acier en barres	1 000	1 300		
		Fonte	500	500		
		Tôle en paquets ou en rouleaux	500	500		
		Engrais en sacs	500	500		
		Engrais en vrac chargé à la grue	-	1 000		
		Engrais en vrac chargé au terminal	1 500	-		
		Ciment en sacs	300	300		
		Grain chargé à la grue	-	800		
		Grain chargé au terminal	1 500	-		
		Matériaux secs coupés	1 000	-		
		Sciages en paquets	400	400		
		Grume	600	600		
		Cellulose	250	250		
	Vukovar	Minerai de fer et bauxites	1 000	1 000	5 barges de marchandises sèches, dont :	
		Métal	750	400		
		Coke	-	600	4 barges de marchandises en vrac	
		Fonte	250	450		
		Engrais en sacs	350	350	1 barge de marchandises diverses	
		Ciment en sacs	200	200		
		Grain	250	250		
		Bois de sciage	200	200		
		Marchandises diverses	250	250		

Pays	Port	Type de marchandise	Norme en tonnes par bateau par 24 heures		Nombre de bateaux pouvant être manutentionnés simultanément
			Chargement	Déchargement	
		Brames	-	700	
		Charbon, lit de fusion	-	1 800	
		Tôle en paquets et en rouleaux	-	500	
	Opatovats	Pétrole	-	4 000	2 barges-citernes 2 barges de marchandises sèches, dont : 1 barge de marchandises en vrac 1 barge de marchandises diverses
	Novi Sad	Bauxites	800	-	4 barges-citernes
		Grain	500	500	3 barges de marchandises sèches, dont :
		Engrais en sacs	250	250	1 barge de marchandises
		Marchandises diverses	250	250	en vrac
		Gravier	-	2 000	2 barges de marchandises diverses
	Belgrade	Pyrites	1 000	1 000	5 barges de marchandises sèches, dont :
		Bauxites	1 000	-	
		Charbon	1 000	1 000	2 barges de marchandises en vrac
		Grain	300	300	
		Coke	500	500	Chalandes de marchandises diverses ou de marchandises en conteneurs
		Etain en lingots	300	-	
		Câbles	400	-	
		Tuyaux	500	-	
		Métal en rouleaux	700	700	
		Acier à béton	600	600	
		Plomb et zinc	700	700	
		Cuivre, acier et laiton en plaques	500	500	
		Engrais et ciment en sacs	300	300	
		Marchandises diverses	300	300	
		Fonte en gueuses	700	700	
		Bois de sciage en paquets	300	300	
		Métal en barres	-	500	
	Pančevo	Câbles	200	250	2 barges de marchandises sèches, dont :
		Tuyaux	300	300	
		Métal en rouleaux	400	400	1 barge de marchandises en vrac
		Acier à béton	300	300	
		Marchandises en sacs	200	200	1 barge de marchandises diverses
		Cuivre, acier, laiton en plaques	250	250	4 barges-citernes
		Marchandises diverses	200	200	
		Métal en barres	250	350	
		Tôles en paquets jusqu'à 7 tonnes	450	450	
		Tôles en rouleaux jusqu'à 20 tonnes	500	500	
		Bois de sciage	150	150	
		Bois rond	300	300	
		Sable quartzeux	-	2 000	
		Pétrole	-	2 500	
	Smederevo	Tôle en rouleaux 7-20 tonnes	500	500	3 barges de marchandises sèches, dont :
		Tôle en paquets et en rouleaux jusqu'à 7 tonnes	400	400	2 barges de marchandises en vrac
		Minerai de fer concentré	800	800	1 barge de marchandises diverses
		Brames 10-20 tonnes	600	600	
		Brames jusqu'à 10 tonnes et tuyaux	450	450	
	Prahovo	Concentrés	-	650	2 barges de marchandises sèches
		Phosphates	-	1 000	
		Métaux en rouleaux	-	800	1 barge de marchandises en vrac
		Brames	-	600	
		Tuyaux	500	-	1 barge de marchandises diverses
		Bauxites	700	700	
		Profilés, acier à béton	450	450	
		Fonte	250	250	
		Marchandises en sacs	250	250	
		Bois de sciage	200	200	
		Marchandises diverses	250	250	
		Charbon	-	700	
		Coke	-	600	
		Tôles en paquets	400	400	

Pays	Port	Type de marchandise	Norme en tonnes par bateau par 24 heures		Nombre de bateaux pouvant être manutentionnés simultanément
			Chargement	Déchargement	
Roumanie	(Moldova (Veche Drenkova Orșova	Bois rond	125	-	1 barge
		Bois rond	125	-	1 barge
		Charbon	-	600	2 barges
		Coke	-	500	
		Minerai	-	650	
		Bois rond	250	-	
		Sel	250	-	
		Métaux et tubes	450	450	
		Engrais en vrac	350	-	
		Engrais en sacs	400	-	
	Calafat Corabia Turnu Măgurele	Carbonate de soude en sacs	400	-	
		Grain	400	-	
		Grain	400	-	
		Grain	400	-	2 barges, dont :
		Charbon	-	600	1 barge de minerai
		Coke	-	500	1 barge de grain
		Engrais en vrac	350	-	
		Engrais en sacs	400	-	
		Bois rond	300	-	
		Minerai, pyrites	-	700	
	Zimnicea Giurgiu	Grain	350	-	1 barge
		Gros grain	600	400	6 barges, dont :
		Grain fin	300	300	1 barge de marchandises diverses
		Charbon	-	600	
		Coke	-	550	1 barge de marchandises en masse
		Minerai	-	750	
		Métaux et tuyaux	450	450	1 barge de grain
		Engrais en vrac	350	-	3 barges-citernes de produits pétroliers
		Engrais en sacs	400	-	
		Bois rond	300	-	
	Oltenița	Marchandises diverses	200	200	
		Carbonate de soude en sacs	350	-	
		Mazout	800	-	
		Combustible diesel	800	-	
		Charbon	-	600	1 barge
		Coke	-	550	
		Minerai	-	750	
		Métaux et tubes	450	450	
		Bois rond	300	-	
		Engrais en vrac	350	-	
	Călărași	Engrais en sacs	400	-	
		Carbonate de soude en sacs	350	-	
		Coke	-	550	1 barge
		Charbon	-	600	
		Minerai	-	750	
		Métaux et tubes	450	450	
		Engrais en vrac	350	-	
		Engrais en sacs	400	-	
		Carbonate de soude en sacs	350	-	
		Coke	-	550	
Brăila	Charbon	-	600		
	Minerai	-	750		
	Métaux et tubes	450	450		
	Engrais en vrac	350	-		
	Engrais en sacs	400	-		
	Carbonate de soude en sacs	350	-		
	Gros grain	800	600	5 barges, dont :	
	Grain fin	400	400	1 barge de grain	
	Minerai et concentrés	800	700	1 barge de minerai	
	Phosphates	700	-	1 barge de bois rond	
Galati	Bois rond	250	200	1 barge de marchandises diverses	
	Marchandises diverses	200	150		
	Ciment en sacs	400	350	1 barge de phosphate et de concentrés	
	Charbon	-	800		
	Coke	-	500		
	Gros grain	800	600	7 barges, dont :	
	Grain fin	400	400	1 barge de grain	
	Minerai et concentrés	800	700	2 barges de minerai	
	Bois rond	250	200	2 barges de bois	
	Marchandises diverses	250	200	1 barge de marchandises diverses	
Bulgarie	Lom	Phosphates	800	-	
		Ciment en sacs	400	350	1 barge de phosphates et de concentrés
		Charbon	-	800	
		Coke	-	500	
		Conserves	300	-	5 barges de marchandises sèches, dont :
Fruits et légumes frais	300	-			
Chariots électriques, chariots à moteur, machines agricoles	300	-	2 barges de marchandises en vrac 2 barges de marchandises diverses		

Pays	Port	Type de marchandises	Norme en tonnes		Nombre de bateaux pouvant être manutentionnés simultanément
			par bateau par 24 heures	Chargement Déchargement	
		Phosphates	450	450	1 barge de vin
		Grain	300	300	
		Automobiles	-	300	
		Vin (en citerne)	300	-	
		Ciment	500	250	
		Métal	600	600	
		Rails	-	350	
		Barytine, fluorine	500	500	
		Coke	-	400	
		Marchandises diverses	250	250	
		Minéral, charbon	1 200	800	
		Métal non ferreux	-	300	
		Sciages	250	250	
		Tubes	400	350	
		Pulpe	350	-	
	Oriakhovo	Conserves	300	-	1 barge de marchandises diverses
		Fruits et légumes frais	300	-	
		Marchandises diverses	200	200	
	Somovit	Conserves	200	-	1 barge de marchandises diverses
		Fruits et légumes frais	300	-	
		Grain	300	300	
		Vin (en citerne)	300	-	
		Marchandises diverses	200	200	
	Svishtov	Conserves	300	-	3 barges de marchandises sèches, dont :
		Fruits et légumes frais	300	-	
		Grain	300	300	1 barge de marchandises en vrac
		Ciment	500	250	
		Minéral	-	800	1 barge de marchandises diverses
		Marchandises diverses	200	200	
		Vin (en citerne)	300	-	1 barge de vin
		Coke	-	400	
	Ruse	Conserves	300	-	5 barges de marchandises sèches, dont :
		Fruits et légumes frais	300	-	
		Chariots électriques, chariots à moteur, machines agricoles	300	-	2 barges de marchandises en vrac
		Matériel électrique	300	-	2 barges de marchandises diverses
		Charbon, minéral	1 200	800	1 barge de vin
		Phosphates	450	450	
		Grain	300	300	
		Automobiles	-	300	
		Vin (en citerne)	300	-	
		Ciment	500	250	
		Métal	600	600	
		Rails	-	350	
		Métaux non ferreux	-	300	
		Marchandises diverses	250	250	
		Pulpe	350	350	
Union soviétique	Reni	Grain	700	650	9 barges, dont :
		Métaux et tuyaux	750	750	2 barges de minéral, concentrés
		Rails	600	550	
		Ciment	700	750	2 barges de charbon, coke, lits de fusion
		Marchandises diverses	400	400	
		Minerais et concentrés	1 500	1 250	1 barge de grain
		Charbon et lit de fusion	1 400	-	2 barges de marchandises diverses
		Coke	650	-	
		Bauxites	600	600	2 barges-citernes de pétrole ou de produits pétroliers
		Engrais	500	500	
		Phosphates	700	-	
		Bois rond	600	600	
		Automobiles	600	600	
		Conserves	-	400	
		Fruits et légumes frais	-	500	
		Pétrole	-	2 000	
	Izmail	Grain	650	650	6 barges de marchandises sèches, dont :
		Métal	750	750	
		Rails	600	500	2 barges de minéral et de concentrés
		Ciment	600	550	
		Marchandises diverses	400	350	2 barges de charbon, de lit de fusion et de coke
		Phosphates	700	-	
		Fonte	600	600	
		Coke	600	-	1 barge de grain
		Minéral et concentrés	1 500	1 250	1 barge de métal ou de marchandises diverses
		Charbon et lit de fusion	1 100	-	
		Conserves	-	300	
		Fruits et légumes frais	-	350	

REMARQUES

1. Les normes applicables au port de Regensbourg sont les suivantes :

a) Marchandise en vrac (chargée/déchargée à la benne)

jusqu'à 250 tonnes	1 jour
jusqu'à 600 tonnes	2 jours
jusqu'à 1 000 tonnes	3 jours
jusqu'à 1 500 tonnes	4 jours

b) Marchandises (diverses) chargées/déchargées au grappin, sauf certaines marchandises spécifiées

jusqu'à 125 tonnes	1 jour
jusqu'à 300 tonnes	2 jours
jusqu'à 500 tonnes	3 jours
jusqu'à 750 tonnes	4 jours
jusqu'à 1 000 tonnes	5 jours
jusqu'à 1 450 tonnes	6 jours

c) Marchandises (diverses) chargées/déchargées au grappin, en sacs ou en paquets : 125 tonnes par jour.

Les staries commencent à courir à 7 heures et demie du jour suivant le jour d'arrivée (sauf le samedi et le dimanche). Il n'est pas tenu compte de l'ordre d'arrivée ni du nombre de bateaux sous chargement/déchargement.

2. En cas d'accumulation de bateaux dans le port de Regensbourg par suite de phénomènes de force majeure (hautes eaux, basses eaux, faisant momentanément obstacle à la navigation), les staries pour chaque bateau commencent à courir à partir du moment où le poste à quai prévu pour les opérations de chargement/déchargement de ce bateau devient effectivement vacant.

3. Le chargement de grands poids supérieurs à 5 000 kg par unité est déterminé en fonction de la durée effective des opérations, sauf stipulation contraire.

4. Les autres catégories de marchandise non visées à la présente annexe sont traitées selon les normes applicables aux marchandises diverses.

5. En cas de chargement/déchargement de marchandises diverses exigeant une opération de pesage et de tri, les normes sont abaissées de 20 %.

6. Pour les marchandises dont il est attesté par un document pertinent des autorités sanitaires qu'elles ont des caractéristiques nocives et dangereuses pour la santé des dockers et pour lesquelles il est prescrit un procédé technique de manutention, la durée de manutention sera celle effectivement requise.

ANNEXE 4  
à l'Accord sur les conditions générales  
de transport de marchandises

DELAIS DE LIVRAISON DES MARCHANDISES SUR LE DANUBE  
(en tranches de 24 heures)

Section	Distance, km	Octobre, novembre mars, avril		Mai, juin, juillet, août, septembre	
		dans le sens du courant	contre le courant	dans le sens du courant	contre le courant
Regensbourg-Passau	153	2	4	2	2
Passau-Linz	91	2	3	1	2
Linz-Vienne	206	3	4	2	3
Vienne-Bratislava	61	1	2	1	1
Bratislava-Komárno	100	1	2	1	1
Komárno-Budapest	121	1	3	1	2
Budapest-Mohacs	200	2	3	1	2
Mohacs-Novi sad	192	2	4	2	3
Novi sad-Belgrade	85	1	2	1	1
Belgrade-Moldova Veche	122	1	2	1	2
Moldova Veche-Turnu Severin	117	2	4	2	2
Turnu Severin-Lom	188	2	3	1	2
Lom-Somovit	135	1	2	1	2
Somovit-Ruse-Giurgiu	114	1	2	1	1
Ruse-Giurgiu-Chernavodă	194	2	3	1	2
Chernavodă-Galati-Reni	172	2	3	1	2
Galati-Reni-Izmail	81	1	2	1	2

ANNEXE 5  
à l'Accord sur les conditions générales  
du transport international de  
marchandises sur le Danube

NORMES DE PERTE NATURELLE

Désignation de la marchandise	Normes de perte % de la masse de marchandise
Minerai de manganèse	2.0
Magnésie et autres substances chimiques en vrac	2.0
Cellulose	2.0
Sel de cuisine	2.0
Fruits et légumes frais	2.0
Viande fraîche	2.0
Peaux passées en mégie et cuirs salés	2.0
Tabac	2.0
Charbon, coke	1.5
Minerai de fer	1.5
Concentrés de zinc	1.5
Bois de chauffage, sciages, charbon de bois	1.5
Matériaux de construction d'origine minérale	1.5
Engrais	1.5
Ciment	1.5
Matières grasses	1.5
Poissons salés	1.5
Houblon	1.0
Ecorces d'arbre, racines	1.0
Laine non lavée	1.0
Viande congelée	1.0
Autres marchandises sèches sujettes à perte naturelle pendant le transport	0.5

Notes :

1. Il s'agit des normes maximales admissibles, et elles ne s'appliquent qu'aux marchandises prises en charge en vue du transport sur la base de la masse.
2. Lors du transport en vrac et en citerne de marchandises transbordées au cours du transport, les normes de perte sont augmentées de 0,3 % pour chaque opération de transbordement.

ANNEXE 6

à l'Accord sur les conditions générales  
de transport international de  
marchandises sur le Danube

REGLEMENT DANUBIEN D'AVARIE COMMUNE DE 1990

Afin d'améliorer et de développer la coopération dans le domaine des transports de marchandises sur le Danube, les entreprises de navigation dont les noms suivent :

Le "BAYERISCHER LLOYD" (BL) de la République fédérale d'Allemagne  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE BULGARE (BRP)  
LA "ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT (DDSG) de la République  
d'Autriche  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION HONGROISE (S.A.) (MAHART)  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION ROUMAINE (NAVROM)  
L'ENTREPRISE SOVIETIQUE DE NAVIGATION DANUBIENNE (SDP)  
L'ENTREPRISE DE NAVIGATION DANUBIENNE TCHECOSLOVAQUE (ČSPD)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION FLUVIALE (JRB)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION "DUNAVSKI LLOYD" (DL)  
L'ENTREPRISE YOUGOSLAVE DE NAVIGATION "KRAJINA" (RBK)

sont convenues du règlement ci-après pour la répartition de l'avarie commune.

Ce règlement fait partie intégrante de l'"Accord sur les conditions générales de transport international de marchandises sur le Danube" et prend effet pour tous les transports, sauf stipulation contraire dans le contrat entre les parties à l'avarie commune.

Règle 1

DISPOSITIONS GENERALES

L'avarie commune s'entend des dépenses et sacrifices exceptionnels, encourus volontairement et raisonnablement afin de préserver le bateau, la cargaison et le fret d'un danger commun.

L'avarie commune est répartie entre le bateau, la cargaison et le fret en fonction de leurs valeurs respectives, conformément aux règles énoncées ci-après.

Règle 2

DEPENSES SUBSTITUEES

Toutes dépenses extraordinaires encourues en substitution de dépenses qui auraient été admissibles en avarie commune sont réputées avarie commune jusqu'à concurrence des dépenses ainsi évitées.

Les dépenses ainsi reconnues sont diminuées du montant des dépenses qui auraient été encourues si le voyage s'était poursuivi normalement.

Règle 3

EXCLUSION DES PERTES ET DEPENSES INDIRECTES

Seuls sont admis en avarie commune les pertes, déchets et dépenses qui sont la conséquence directe de l'avarie commune.

Les déchets ou pertes nés d'un retard pendant ou après le voyage, qu'il s'agisse de pertes imputables aux fluctuations des taux de change, aux cours du marché, etc., ou d'autres pertes indirectes, ne sont pas réputés avarie commune.

Règle 4

AVARIE IMPUTABLE A UNE FAUTE

Il est aussi procédé à la répartition des dépenses et pertes d'avarie commune lorsque l'événement ayant donné ouverture à l'avarie commune s'est produit par la faute d'une ou de plusieurs parties à l'avarie commune.

Toutefois, les parties à l'avarie commune conservent la faculté d'introduire une action en dommages-intérêts contre la partie qui a commis la faute.

Règle 5

FARDEAU DE LA PREUVE

La partie qui réclame une bonification en avarie commune a à charge de prouver que les pertes et les dépenses en cause sont admissibles à ce titre.

Règle 6

DEDOMMAGEMENT DES FRAIS DE SAUVETAGE

6.1 Si des bateaux d'entreprises de navigation signataires des Accords de Bratislava se prêtent mutuellement assistance en cas d'avarie commune, leurs dépenses sont bonifiées suivant les conditions et statuts de l'Accord relatif au remorquage, à l'assistance aux bateaux en cas d'avarie et au service portuaire (annexe 5, sect. II), par application du coefficient 3,0 au tarif horaire de remorquage.

6.2 Dans les autres cas, les dépenses encourues par les parties à seule fin de sauvetage, soit en vertu d'un contrat soit autrement, sont admises en avarie commune dans la mesure où les opérations de sauvetage visaient à préserver les biens d'un péril commun.

6.3 Sont bonifiées en avarie commune les pertes subies par le bateau ayant prêté assistance (pertes d'équipement, frais de réparation, etc.), certifiées par un document pertinent, ainsi que les pertes découlant de la mise hors service du bateau.

6.4 Les dispositions de la présente règle s'appliquent sans réserve aucune, même si les bateaux renfloueurs et les bateaux assistés ont le même propriétaire ou si celui-ci dispose des uns et des autres.

#### Règle 7

##### ACCONAGE

Si par suite d'une avarie, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires, le bateau doit débarquer la marchandise (acconage) aux fins de magasinage, il est stipulé que sont admis en avarie commune :

1. Les frais afférents au débarquement de la cargaison, à son magasinage et à son réembarquement.
2. Les frais de location du bateau effectuant l'acconage.
3. Les pertes et les dépenses afférentes aux réparations des dommages causés au bateau effectuant l'acconage, ainsi que les pertes découlant de sa mise hors service.
4. Les dommages au bateau en avarie occasionnés pendant l'acconage.
5. Les pertes et les dépenses imputables aux pertes et aux dommages subis par la cargaison pendant le débarquement, le magasinage et le chargement.
6. Les primes payées aux assureurs au titre d'une assurance complémentaire.

#### Règle 8

##### PORT DE REFUGE

8.1 Sont bonifiées en avarie commune les dépenses encourues du fait des hautes eaux, du charriage de glaces, de l'abaissement soudain et précipité du niveau de l'eau, ou dans les autres cas contraignant à entrer dans un port de refuge, à rester dans le port et à en sortir, y compris les dépenses afférentes à un éventuel remorquage, au gardiennage du bateau en charge, ainsi que les droits portuaires. Sont bonifiées les dépenses similaires encourues lorsque le bateau en charge est obligé de revenir au port de chargement.

8.2 Si le bateau est contraint de se rendre d'un port de refuge dans un autre port aux fins de réparation, les dispositions du point 1 de la présente règle s'appliquent. Les dépenses afférentes au voyage, y compris les frais de réparation et de remorquage, sont portées au crédit de l'avarie commune.

8.3 S'il est procédé, dans le port de refuge, au débarquement d'une partie de la marchandise destinée à un autre port, cette marchandise doit être prise en compte dans le calcul des dépenses d'avarie commune comme si elle était restée à bord jusqu'à l'appareillage. Cependant, si toute la marchandise est débarquée dans le port de refuge, la bonification des dépenses en avarie commune se prescrit.

8.4 Si les hautes eaux ou le charriage de glaces surviennent après l'arrivée du bateau en charge dans le port de déchargement et si le bateau doit quitter ce port avant la fin des opérations de manutention et trouver un autre port sûr, ce port est réputé port de refuge.

8.5 Si, du fait des hautes eaux ou du charriage de glaces, le bateau doit rester dans le port après déchargement de la marchandise destinée à ce port, ce port est considéré comme port de refuge uniquement pour les marchandises destinées à d'autres ports.

8.6 Si le bateau quitte le port de refuge sans autorisation, aucune bonification n'est faite pour les dépenses résultant de ce départ.

#### Règle 9

##### ENDOMMAGEMENT DES MACHINES

Les dommages au bateau en avarie imputables au surrégime des machines et les dommages aux dispositifs et mécanismes de direction, de propulsion, de remorquage et autres, occasionnés au cours de l'effort fourni par le bateau pour se dégager du bas-fond, sont bonifiés en avarie commune.

#### Règle 10

##### ECHOUEMENT INTENTIONNEL SUR UN BAS-FOND ET SABORDAGE

Sont réputés avarie commune les dommages causés au bateau et/ou à la cargaison du fait de l'échouement intentionnel sur un bas-fond ou du sabordage intentionnel.

#### Règle 11

##### INCENDIE A BORD

Sont réputés avarie commune les dommages causés au bateau et/ou à la cargaison par l'eau ou autrement, y compris les dommages occasionnés du fait de la mise à la côte ou de la submersion du bateau en feu. Toutefois, aucune bonification n'est faite pour dommages causés par la fumée ou la chaleur quelle qu'en soit la cause.

#### Règle 12

##### RENFLOUEMENT D'UN BATEAU COULE

Si par suite d'une avarie le bateau a coulé ou a été submergé, les dépenses et pertes liées au renflouement du bateau en charge sont classées en avarie commune.

Règle 13

CONVOI

13.1 Dans le présent règlement, le convoi s'entend d'un train de vaisseaux (bateaux) reliés entre eux de telle sorte que chaque vaisseau pris individuellement ne peut se mouvoir librement.

13.2 En cas d'intervention pour sauver un ou plusieurs bateaux du convoi et leur cargaison exposés à un danger commun, toutes les dispositions du présent règlement s'appliquent. Un bateau du convoi n'est pas exposé à un danger commun en même temps qu'un autre bateau de ce convoi s'il peut être facilement mis hors de danger par simple découplage.

13.3 Pour le calcul des contributions et des bonifications en avarie commune, bateau et cargaison s'entendent de la valeur totale de tous les bateaux du convoi et de toutes les cargaisons exposés à un danger commun.

Règle 14

BONIFICATION EN AVARIE COMMUNE AU TITRE DU BATEAU

14.1 La somme portée au crédit de l'avarie commune pour des pertes ou des dommages causés à la coque du bateau, à ses machines, à ses mécanismes et/ou équipements se compose des éléments suivants :

14.1.1 En cas de réparation ou de remplacement, la valeur raisonnable effective de la réparation ou du remplacement de ce qui est endommagé ou perdu;

14.1.2 S'il n'y a eu ni réparation ni remplacement, la moins-value raisonnable imputable à ce dommage ou à cette perte, jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations.

14.2 Cependant, en cas de perte absolument totale du bateau ou au cas où le montant des réparations dépasserait la valeur du bateau à l'état sain, la somme à bonifier en avarie commune est égale à la différence entre la valeur estimée du bateau à l'état sain, sous déduction du coût estimatif de la réparation des dommages non admissibles en avarie commune, et la valeur du bateau endommagé, qui peut être définie comme le produit net de la vente.

14.3 Si, lors de la réparation, du vieux matériel ou des pièces anciennes sont remplacés par du neuf, la bonification est diminuée du montant correspondant à la différence entre le nouveau prix et l'ancien prix, selon le principe "du neuf au vieux".

Le calcul s'établit comme suit :

1/5 de la valeur de la coque du bateau, de ses machines, de ses mécanismes et/ou équipements qui, au moment de l'avarie commune, étaient en service depuis deux à cinq ans;

1/4 - depuis six à dix ans, inclusivement;

1/3 - depuis 11 ans et plus.

Aucune déduction n'est faite pour les bateaux qui avaient jusqu'à deux ans de service, et les dépenses afférentes à des réparations provisoires ne sont pas prises en compte.

Aucune déduction n'est faite pour les ancres et les chaînes d'ancre, les haussières de remorquage et d'amarrage.

14.4 Les déductions sont faites sur la base de la valeur des matériels ou pièces qui sont finis et prêts à l'installation à bord du bateau, et seulement sur cette base.

14.5 Les dommages au bateau seront bonifiés jusqu'à concurrence du montant du dédommagement prévu en cas de perte totale du bateau.

#### Règle 15

##### BONIFICATION EN AVARIE COMMUNE AU TITRE DE LA CARGAISON

15.1 Le dommage subi par la cargaison est bonifié à hauteur de la valeur vérifiée d'après la facture du vendeur, sous déduction de la somme correspondant aux dommages non admissibles en avarie commune.

La valeur de la cargaison comprend le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'était pas au risque de la cargaison.

15.2 Le dommage subi par la cargaison est bonifié à hauteur de la différence entre le prix de la cargaison intacte et le prix de la cargaison endommagée. Si la cargaison endommagée a été vendue, la bonification correspond à la différence entre le prix net de la cargaison intacte et le produit net de la vente.

15.3 L'armateur est tenu de notifier sans délai au chargeur/à l'affréteur les dommages subis par sa marchandise et, après réception des instructions nécessaires, de veiller à ce que soient déterminées l'ampleur, la nature et les causes du dommage et de prendre les mesures propres à empêcher de nouvelles pertes.

#### Règle 16

##### BONIFICATION EN AVARIE COMMUNE AU TITRE DU FRET

Le fret non acquitté au titre des marchandises perdues est bonifié en avarie commune à hauteur du fret brut perdu.

Règle 17

BONIFICATION EN AVARIE COMMUNE AU TITRE DES INTERETS

Un intérêt est alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune, au taux de 7 % par an à compter de la date à laquelle ces sommes ont été réglées, ou à compter du moment où la marchandise perdue devait être délivrée au destinataire, jusqu'à l'expiration d'un mois à compter du jour d'établissement de la dispache.

Règle 18

BONIFICATION EN AVARIE COMMUNE AU TITRE DES DEPENSES  
AFFERENTES A L'ESTIMATION DES PERTES

Sont classées en avarie commune les dépenses afférentes à l'expertise, à l'estimation ou à la vente de la marchandise, aux investigations nécessaires aux fins d'établissement de la dispache et aux honoraires du dispacheur.

Règle 19

VALEUR CONTRIBUTIVE

19.1 La valeur contributive du bateau est déterminée sur la base de la valeur du bateau au jour de cessation du voyage, compte tenu de l'état dans lequel il se trouve à ce moment-là.

19.2 La valeur contributive de la cargaison est déterminée d'après la facture du vendeur. La valeur de la cargaison comprend le coût de l'assurance et du fret, si ce fret est au risque de la marchandise. Sont à déduire du montant toutes les pertes et tous les dommages subis par la cargaison avant l'achèvement du déchargement.

19.3 Le fret brut s'entend de la valeur contributive du fret au risque du transporteur.

19.4 A la valeur contributive du bateau, de la cargaison et du fret s'ajoute la somme admissible en avarie commune pour les biens sacrifiés, pour autant que cette somme n'est pas déjà incluse.

19.5 Tous les moyens de renforcement des colis sont classés en avarie commune au même titre que la cargaison.

Règle 20

DEPOTS DE GARANTIE

Pour s'assurer le recouvrement des sommes engagées, l'armateur a le droit d'exiger des dépôts de la part des propriétaires de la marchandise ou de leurs représentants et l'obligation de placer ces dépôts sur un compte spécial à la banque spécifiée sur le document pertinent (caution). La somme ainsi déposée, majorée le cas échéant des intérêts, sert aux ayants droit de garantie de recouvrement des bonifications en avarie commune ou des dépenses spéciales exigibles pour la marchandise au titre de laquelle les dépôts ont été reçus.

Le versement ou le remboursement des dépôts est effectué dans les 15 jours suivant l'acceptation générale de la dispache. Un intérêt est alloué sur les sommes déposées au titre de l'avarie commune, au taux de 7 % par an. Les intérêts bancaires reçus sur cette somme sont admis en avarie commune. Les dépôts, les avances et les remboursements n'affectent pas les obligations définitives des parties.

#### Règle 21

##### ETABLISSEMENT ET CONTESTATION DE LA DISPACHE

21.1 L'armateur a le droit, et l'obligation si une seule des parties affectées par l'avarie commune l'exige, de présenter une demande d'établissement de dispache dans un délai d'un an au plus tard à compter de la fin du voyage.

21.2 Le dispacheur décide dans quelle monnaie la dispache sera libellée, en tenant compte essentiellement de la monnaie des principales dépenses d'avarie commune. La monnaie utilisée pour le paiement de la contribution est habituellement celle dans laquelle sont libellées les dépenses et pertes réputées avarie commune, sans préjudice des accords intergouvernementaux sur les modalités de paiement ou d'autres législations monétaires.

21.3 Chaque partie à l'avarie commune est tenue de présenter, à la demande du dispacheur ou de l'armateur, tout document et toute information nécessaire à l'établissement de la dispache (lettre de voiture, facture, etc.). En cas de manquement à cette obligation, le dispacheur est en droit de statuer sur la base des documents dont il dispose ou suivant l'usage établi, et sa décision est valable jusqu'à preuve contraire.

21.4 La dispache est contraignante pour toutes les parties si, dans un délai de 30 jours à compter de sa réception, elles n'ont pas adressé de réclamation au dispacheur.

21.5 Si le dispacheur révisé la dispache sur la base des réclamations qui lui sont adressées, il doit la renvoyer à nouveau à toutes les parties. Au cas où l'une des parties n'est pas d'accord avec la décision définitive du dispacheur, elle peut la contester par voie légale.

21.6 Les parties à l'avarie commune sont tenues d'acquitter leur contribution sur la base de la dispache dans les 10 jours suivant son entrée en vigueur.

-----