

RESTREINT

TRANS/SC.3/R.157/Add.1
7 juillet 1993

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

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

Additif 1

Note du secrétariat

A sa trente-sixième session, le Groupe de travail principal des transports par voie navigable a décidé d'entreprendre l'élaboration d'un recueil des principales clauses et conditions types en vigueur dans le transport international des marchandises par voie navigable. A cette fin, les gouvernements et les commissions fluviales ont été priés de communiquer au secrétariat des renseignements sur les organisations et les entités privées de leurs pays qui, à leur avis, pouvaient être contactées pour trouver la documentation nécessaire sur cette question (TRANS/SC.3/130, par. 32).

Le secrétariat reproduit ci-dessous le texte du Règlement régissant le transport de marchandises sur le Rhin en Suisse (1985), envoyé par la Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, que le secrétariat avait contactée sur les conseils du Gouvernement suisse.

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.

GE.93-22377 (F)

REGLEMENT REGISSANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES
SUR LE RHIN EN SUISSE (SRTB), 1985

Article 1

Champ d'application

1. Le présent Règlement s'applique, en tant que partie intégrante du contrat, à toutes les parties à une opération de transport sur le Rhin ou une autre voie de navigation intérieure : compagnie de navigation, transporteur, transporteur substitué, chargeur, expéditeur et destinataire. Tout accord dérogeant au présent Règlement doit, pour être valable, avoir été conclu par écrit.
2. En cas de lacune du présent Règlement, ce sont les dispositions de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953 régissant la navigation sur le Rhin ainsi que les autres règlements et les pratiques commerciales en usage dans la navigation sur le Rhin qui s'appliquent ou, à défaut, le droit suisse.
3. Le transport par bateau-citerne obéit en outre aux dispositions spéciales de l'article 19 du présent Règlement.

Article 2

Responsabilités et obligations de la compagnie de navigation

1. Par "compagnie de navigation", on entend toute personne qui s'engage à effectuer le transport de marchandises par voie navigable et qui effectue réellement ce transport.
2. La compagnie de navigation est tenue de prendre en charge les marchandises au lieu de chargement convenu, de les acheminer jusqu'au lieu de destination convenu et, là, de les remettre au destinataire habilité.
3. A moins que les parties ne se soient entendues sur un bateau particulier, la compagnie de navigation décide quel est le bateau qui doit effectuer le transport. Elle peut confier l'exécution du transport en totalité ou en partie à un transporteur substitué, qui est lui aussi tenu d'appliquer le présent Règlement.
4. D'une manière générale, les conteneurs mais aussi les autres marchandises peuvent, si cela est conforme aux usages en vigueur dans la batellerie, être chargés en totalité ou en partie en pontée ou sur des bateaux non pontés. Le conducteur doit veiller à la stabilité de son bateau conformément à l'usage.
5. La compagnie de navigation n'est tenue d'assurer les marchandises contre les dangers et les risques de toutes sortes que si elle en est expressément chargée.

6. Par "préposés et mandataires" de la compagnie de navigation, on entend le conducteur du bateau, les membres de l'équipage et toutes les autres personnes employées par la compagnie de navigation pour exécuter le transport. Le conducteur du bateau, qui représente la compagnie de navigation, a qualité pour faire valoir et exercer à sa place tous les droits que le présent Règlement reconnaît à la compagnie de navigation.

Article 3

Obligations du chargeur et de l'expéditeur

1. Le chargeur et, si celui-ci n'est pas aussi l'expéditeur, l'expéditeur doivent remettre les marchandises convenues à la compagnie de navigation en vue de leur transport, communiquer toutes les données nécessaires au transport (art. 106 et 107 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse et art. 441 et 442 du Code des obligations) et transmettre tous les documents du navire, les documents douaniers et tous les autres documents pertinents avec les marchandises. S'il s'agit de marchandises tombant sous le coup du Règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) ou des règles régissant le transport des déchets dangereux, les dispositions pertinentes doivent être respectées.

2. Les marchandises qui, en raison de leur caractère ou de leur nature particuliers, risquent d'altérer d'autres marchandises chargées sur le même bateau par transmission d'odeurs, décoloration, oxydation ou par d'autres effets similaires, ou sont elles-mêmes exposées à de tels effets, doivent être convenablement emballées. De plus, la compagnie de navigation doit recevoir des instructions précises sur le traitement des marchandises à bord, faute de quoi elle est dégagée de toute responsabilité.

3. Si le bateau est immobilisé ou empêché d'entrer dans un port ou d'en sortir à cause de l'absence, de l'imprécision ou de l'inexactitude des données ou des documents d'accompagnement ou à cause de l'inobservation d'un règlement par le chargeur, l'expéditeur ou le destinataire, ou encore si les marchandises sont saisies, le chargeur, l'expéditeur ou le destinataire fautif devra répondre de tout retard, dommage, coût, amende et autres préjudices, mais aussi des surestaries, vis-à-vis de la compagnie de navigation et des autres parties au transport.

4. Le chargeur et l'expéditeur doivent donner la garantie à la compagnie de navigation, soit qu'ils sont les propriétaires des marchandises, soit qu'ils ont été autorisés par le propriétaire à expédier lesdites marchandises et à accepter le présent Règlement.

Article 4

Chargement et déchargement des marchandises

1. Sauf convention contraire, la responsabilité du chargement et du déchargement des marchandises est confiée à la compagnie de navigation,

qui choisit le lieu du chargement et du déchargement, ainsi que l'entreprise de transbordement.

2. Si le lieu de chargement ou de déchargement proposé est inutilisable en raison d'un événement ou d'une circonstance définis au paragraphe 2 de l'article 11, ou si le bateau de navigation intérieure ne peut rejoindre le navire maritime, la compagnie de navigation peut demander que le lieu et éventuellement le mode de chargement ou de déchargement soient modifiés. Tous les frais supplémentaires s'ajoutent au prix du transport.

3. L'expéditeur doit s'assurer avant le début des opérations de chargement que les cales, les tuyaux et les pompes du bateau sont suffisamment propres et secs pour ses marchandises. S'il ne demande pas de nettoyage supplémentaire avant le début du chargement, les cales, tuyaux et pompes sont considérés comme suffisamment propres et secs et il ne pourra pas, en cas de dommage aux marchandises, invoquer l'insuffisance du nettoyage ou du séchage.

4. Le destinataire doit donner ses instructions concernant le déchargement et le dédouanement bien avant l'arrivée du bateau au lieu de destination, faute de quoi la compagnie de navigation prend les mesures nécessaires aux risques et périls du destinataire et à ses dépens.

5. Si, en cas de chargement à option, le lieu du déchargement n'est pas notifié par écrit à la compagnie de navigation au moins 24 heures avant l'arrivée dans le premier port d'option, la compagnie de navigation peut sans autre formalité acheminer la cargaison à option jusqu'au dernier port d'option.

Article 5

Durée des opérations de chargement et de déchargement et surestaries

1. Lorsque l'expéditeur est responsable des opérations de chargement des marchandises et le destinataire responsable de leur déchargement, ils doivent respectivement charger et décharger au moins 600 tonnes de marchandises en vrac (notamment au moyen de bennes preneuses ou de godets) et 200 tonnes de marchandises diverses ou d'autres marchandises par jour ouvrable. S'il s'agit d'envois moins volumineux ou de quantités restantes, ils ont droit à un quart de jour ouvrable pour chaque fraction d'envoi inférieure ou égale à un quart des tonnages indiqués ci-dessus. Si le règlement du port ou un autre règlement particulier stipulent d'autres minima, ce sont leurs dispositions qui s'appliquent.

2. Les opérations de chargement et de déchargement doivent commencer un jour ouvrable, dès que la compagnie de navigation a avisé l'expéditeur que le bateau est prêt à être chargé, ou le destinataire que le bateau est prêt à être déchargé, mais au plus tôt (sauf convention contraire) 24 heures ouvrables après réception de la notification. La période de chargement ou de déchargement se termine au moment où, conformément au paragraphe 1 ci-dessus, la totalité de l'envoi a été chargée ou déchargée.

3. L'avis de prêt à charger ou à décharger doit être notifié pendant les heures normales de travail locales d'un jour ouvrable. La notification est aussi possible si le bateau n'est pas encore arrivé au lieu de chargement ou de déchargement mais elle ne compte pas, et devra donc être renouvelée, si le bateau n'est pas prêt à être chargé ou déchargé au début de la période

de l'avis de prêt à opérer. L'avis de prêt à charger ou à décharger doit être envoyé à l'adresse de notification indiquée dans les titres de transport. Si l'expéditeur, le destinataire ou la partie à notifier ne peuvent être joints, la notification peut être adressée à l'autorité portuaire à l'arrivée du bateau.

4. Si le bateau n'est pas prêt à être chargé ou déchargé au moment indiqué dans l'avis de prêt à opérer, la compagnie de navigation doit rembourser le prix de la préparation des opérations de chargement ou de déchargement, sauf si ce retard est dû à un événement ou une circonstance prévus au paragraphe 2 de l'article 11, postérieurs à la notification.

5. Par "jour ouvrable", on entend tous les jours de la semaine sauf le dimanche et les jours fériés officiels. La journée de travail va de 5 heures à 21 heures, sauf le samedi où elle s'arrête à 13 heures.

6. Si les opérations de chargement durent une fois et demie plus longtemps que prévu, la compagnie de navigation n'est plus obligée d'attendre et elle peut, sans avertissement ni délai, ordonner au bateau de poursuivre son voyage et réclamer non seulement des surestaries conformément à l'article 6 mais aussi le versement d'un faux fret conformément à l'article 9.

7. Si le déchargement dure une fois et demie plus longtemps que prévu, ou si les marchandises ne peuvent être déchargées ou ne peuvent être livrées à temps, ou encore si les marchandises ou le paiement des taxes afférentes sont refusés, la compagnie de navigation, même si elle est responsable du déchargement, peut invoquer les articles 444 et 445 du Code des obligations mais aussi réclamer des surestaries jusqu'au déchargement complet ou à l'acceptation des marchandises.

Article 6

Surestaries

1. Si l'expéditeur, lorsqu'il est responsable des opérations de chargement, ne charge pas, ou si le destinataire, lorsqu'il est responsable du déchargement, ne décharge pas les quantités minimum prévues à l'article 5 pendant le temps qui leur est imparti, ils doivent verser des surestaries calculées en fonction du type et de la capacité du bateau pour chaque jour de retard.

2. Le montant des surestaries par jour et par tonne de port en lourd est de 0,80 franc suisse pour un cargo, de 1,30 franc suisse pour un bateau-citerne et de 0,60 franc suisse pour une péniche ou une barge poussée. Il faut compter 25 % de plus pour chaque quart de jour ouvrable

supplémentaire; tout quart de jour entamé est dû. Si le règlement du port ou un autre règlement particulier prévoit des surestaries plus élevées, ce sont celles-là qui sont dues.

3. Les surestaries sont dues pour chaque jour, y compris le dimanche et les jours fériés, de même que pour les jours où le chargement ou le déchargement est impossible en raison d'un événement ou d'une circonstance définis au paragraphe 2 de l'article 11.

4. Ces dispositions valent aussi pour le calcul des surestaries conformément à l'article 11 en cas de retard dans la rotation d'un bateau dû à un événement ou une circonstance définis au paragraphe 2 dudit article. Si le retard affecte aussi un pousseur ou un remorqueur, les surestaries sont toujours calculées d'après les taux applicables aux cargos.

Article 7

Titres de transport (lettre de voiture et connaissance pour la navigation sur le Rhin)

1. Une fois les opérations de chargement terminées, la compagnie de navigation émet une lettre de voiture pour la navigation sur le Rhin ou, si cela est expressément stipulé dans le contrat, un connaissance pour la navigation sur le Rhin. Elle peut demander à l'expéditeur de contresigner l'original du titre de transport ou une copie de celui-ci.

2. Les lettres de voiture pour la navigation sur le Rhin ne sont pas des garanties et elles ne peuvent être ni transférées ni gagées. A la livraison des marchandises, le destinataire n'est pas tenu de montrer ni de rendre la lettre de voiture. En ce qui concerne les connaissances, ce sont les dispositions des articles 112 et 113, paragraphes 2 et 5, et 114, 115 et 116 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse qui s'appliquent : les marchandises ne peuvent être livrées que sur remise du connaissance original.

3. Le titre de transport définit les rapports juridiques entre la compagnie de navigation et le destinataire et fait en outre office de contrat entre le chargeur et l'expéditeur sauf s'il en a été convenu autrement par écrit.

4. Le titre de transport atteste que la compagnie de navigation a effectivement pris en charge les marchandises telles qu'elles y sont décrites. Celle-ci a le droit de faire des réserves en ce qui concerne la description des marchandises dans le titre de transport. Elle est tenue d'y consigner les dégâts et les défauts d'emballage ou autres affectant les marchandises, à condition qu'ils soient visibles de l'extérieur pendant les opérations de chargement.

5. La compagnie de navigation n'est tenue responsable de l'exactitude des indications portées dans le titre de transport en ce qui concerne les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises que si une vérification a été expressément demandée et a été effectuée de concert avec la compagnie

de navigation aux frais de l'expéditeur. Le jaugeage, le pointage en continu et autres vérifications ne sont obligatoires que s'ils sont expressément convenus.

6. Même si elle n'a pas formulé de réserve, la compagnie de navigation ne peut être tenue responsable de l'exactitude des indications figurant dans le titre de transport en ce qui concerne la quantité, les marques, les inscriptions, le contenu, le type, la variété, la qualité, l'état, la valeur, la composition ou l'emballage des marchandises.

Article 8

Fret, coûts et droit de détention

1. Sauf disposition expresse, le fret ne comprend que le transport réellement effectué par bateau. Il est calculé en fonction des dimensions, de la quantité ou du poids bruts des marchandises figurant sur le titre de transport. Si d'autres documents font état de dimensions, de quantités ou de poids supérieurs, ce sont ces éléments qui servent de base de calcul.

2. Le coût du chargement, de la mise en place, de l'arrimage et du déchargement, de même que tous les autres coûts, débours et dépenses tels que le fret supplémentaire, les surestaries, les droits de douane, les frais de dédouanement, les droits de navigation, de canal, d'écluse, de port et de quai et les impôts (notamment l'impôt sur le chiffre d'affaires et l'impôt sur la valeur ajoutée) ainsi que les primes d'assurance sont dus en sus du fret, sauf s'ils sont expressément compris dans le prix convenu pour le transport ou la prise en charge.

3. L'entente de fret est fondée sur l'hypothèse que la navigation est libre et sans entrave, et tous les frais en sus de ceux entraînés par un voyage normal s'ajoutent au prix du transport.

4. L'entente de fret est fondée sur les taux de change et les coûts d'exploitation en vigueur au moment de la conclusion de l'accord. En cas de modification des taux de change et d'augmentation des frais d'exploitation, notamment de renchérissement du gazole destiné aux moteurs de bateaux, la compagnie de navigation a le droit d'adapter le fret aux nouveaux taux de change, de demander un fret supplémentaire ou, si les marchandises n'ont pas encore été chargées, de dénoncer le contrat.

5. Si des marchandises dangereuses, notamment des déchets, ne peuvent être déchargées ou livrées à cause d'une interdiction officielle ou du refus du destinataire, le chargeur et, si celui-ci n'est pas en même temps l'expéditeur, l'expéditeur prennent à leur charge le coût du retour au port d'origine.

6. Quiconque demande la livraison des marchandises ou est habilité à le faire conformément au titre de transport est tenu de payer le fret, le fret supplémentaire, les surestaries, le faux fret, les surtaxes de basses eaux, les contributions en avarie commune et tous les autres coûts, débours, dépenses, droits et charges qui s'ajoutent au prix du transport en vertu

du présent Règlement; l'expéditeur et le chargeur ne sont pas pour autant exemptés de leurs obligations de paiement.

7. En cas de contentieux avec le chargeur, l'expéditeur ou le destinataire, y compris à propos d'anciennes ou d'autres transactions, la compagnie de navigation possède un droit de rétention sur les marchandises en sa possession ou en possession du chargeur effectif, de l'entreprise d'entreposage ou de l'entreprise de transbordement. Toutefois, si la législation du lieu où ce droit doit être exercé ne le reconnaît pas, la compagnie de navigation peut gager les marchandises en attendant le règlement du contentieux.

Article 9

Faux fret

1. La compagnie de navigation a une créance sur l'ensemble de la cargaison convenue jusqu'au lieu de destination convenu, même si la cargaison n'est livrée qu'en partie, si le déchargement des marchandises est demandé dans un port intermédiaire, si le voyage du bateau est interrompu ou si le transport ne peut être effectué qu'en partie, si les marchandises doivent être détruites, si elles périssent ou sont saisies, endommagées ou réduites, ou si elles perdent de leur valeur, ou encore si le bateau les transportant est perdu.

2. La compagnie de navigation a une créance sur la moitié de la cargaison convenue si aucune marchandise n'est livrée à la fin du délai d'attente défini à l'article 5, si le chargeur ou l'expéditeur se retire avant le début du voyage ou si le voyage est constamment reporté autrement que par le fait de la compagnie de navigation.

3. Les présentes dispositions concernant le faux fret valent aussi pour les contrats portant sur plusieurs opérations de transport par bateau ou des opérations de transport s'étalant sur une longue durée.

Article 10

Surtaxes de basses eaux

1. Pour les opérations de transport sur le Rhin, même si le Rhin n'est emprunté que sur une partie du trajet, le fret convenu pour l'ensemble du voyage (y compris le fret supplémentaire défini au paragraphe 4 de l'article 8) doit être augmenté des surtaxes de basses eaux suivantes :

a) Pour les opérations de transport au départ ou à destination de lieux situés en aval de Cologne, y compris Cologne, et pour les niveaux suivants à Ruhrort :

De 2,60 m à 2,41 m	30 % du fret
De 2,40 m à 2,21 m	50 % du fret
De 2,20 m à 2,01 m	70 % du fret;

b) Pour les opérations de transport au départ ou à destination de lieux situés en amont de Cologne, et pour les niveaux des eaux suivants à Kaub :

De 1,50 m à 1,31 m	30 % du fret
De 1,30 m à 1,11 m	50 % du fret
De 1,10 m à 0,91 m	70 % du fret.

2. C'est le niveau des eaux le plus bas constaté entre le début des opérations de chargement et l'arrivée au lieu de destination qui est pris en considération.

3. Si un autre règlement particulier prévoit d'autres surtaxes de basses eaux, ce sont ses dispositions qui s'appliquent.

Article 11

Obstacles à la navigation

1. La compagnie de navigation est habilitée à transférer tout ou partie des marchandises sur d'autres bateaux, y compris les bateaux de tiers, ou à les décharger partiellement ou totalement et à les ranger en entrepôt ou à les laisser sur place si cela apparaît souhaitable dans l'intérêt du bateau ou de la cargaison.

2. La compagnie de navigation est dégagée de l'obligation de prendre en charge et de transporter les marchandises si une des éventualités énumérées ci-dessous survient, et affecte exclusivement ou non le bateau transportant les marchandises :

a) cas de force majeure, guerre, mobilisation, action militaire, émeute, sabotage, grève, lockout ou blocus;

b) mesures ou interventions de caractère officiel, restriction ou interdiction à l'importation, l'exportation ou au transit ou saisie et réquisition;

c) embargo, accident de la navigation, mauvais fonctionnement ou blocage d'une écluse, d'un canal, d'un port ou d'une autre installation de navigation, perturbations du trafic, obstacles à la navigation dans les ports et arrêt de la navigation;

d) phénomènes naturels, inondation, glace ou risque de glace, ou basses eaux (moins de 2,01 m à Ruhrort ou de 0,91 m à Kaub).

3. Pendant tout le temps que dure l'un quelconque des événements ou circonstances énumérés ci-dessus, et pendant encore huit jours supplémentaires, la compagnie de navigation est habilitée :

a) soit à achever les opérations de transport et à réclamer un fret ou un surfret par jour supplémentaire, des surtaxes pour basses eaux et des surestaries ainsi que tous les frais qui s'ajoutent à ceux qu'occasionne déjà une opération de transport sans obstacles,

b) soit à dénoncer le contrat et à demander un faux fret conformément à l'article 9, à décharger ou faire décharger les marchandises déjà embarquées, et à les entreposer ou à les faire acheminer par d'autres moyens, en sus du prix du transport.

4. Si l'empêchement n'a qu'un caractère provisoire, le chargeur, l'expéditeur et le destinataire ne peuvent pas dénoncer le contrat. En revanche, si l'empêchement a un caractère permanent, ils sont habilités à le faire à condition de s'acquitter du faux fret conformément à l'article 9.

Article 12

Durée de la responsabilité de la compagnie de navigation

1. La compagnie de navigation est responsable des marchandises aussi longtemps qu'elle en a la garde.

2. La compagnie de navigation a la garde des marchandises à partir du moment où elle les prend en charge pour les transporter ou, si ce n'est pas elle qui assure les opérations de chargement, dès que le chargeur en a terminé avec le chargement sur le bateau. Elle n'en a plus la garde dès qu'elle les remet au destinataire ou à son représentant, ou encore à un tiers, conformément au paragraphe 3 ci-dessous, ou, si ce n'est pas elle qui assure le déchargement, dès le début du déchargement.

3. Si, en vertu du paragraphe 7 de l'article 5 ou des paragraphes 1 ou 3 b) de l'article 11, les marchandises sont transférées sur les bateaux d'un tiers, ou déchargées partiellement ou totalement et laissées sur place, rangées en entrepôt ou transférées sur un autre moyen de transport pour la poursuite du voyage, la compagnie de navigation n'est plus considérée comme ayant la garde des marchandises mais comme simplement chargée de choisir judicieusement un chargeur, une entreprise de transbordement ou un exploitant d'entrepôt indépendants, et de leur communiquer les instructions nécessaires.

Article 13

Responsabilité de la compagnie de navigation

1. En vertu des articles 102 à 107 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, la compagnie de navigation est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ou de leur livraison tardive pendant le temps où les marchandises sont placées sous sa garde. Le paragraphe 1 de l'article 104 de ladite loi fédérale, qui la dégage de toute responsabilité en cas d'incendie, s'applique aussi en cas d'explosion à bord. En revanche, sa responsabilité est engagée en cas de faute d'un de ses préposés et mandataires (art. 2, par. 6) au même titre que si elle en était elle-même l'auteur.

2. La compagnie de navigation est déchargée de toute responsabilité si le dommage est imputable au commandant ou à un membre de l'équipage du bateau, d'un pousseur ou d'un remorqueur ou encore d'une autre embarcation faisant partie du même convoi poussé ou remorqué, à condition que les bâtiments qui le composent ne soient pas la propriété de la compagnie de navigation et ne soient ni armés, ni exploités par elle.

3. La compagnie de navigation ne peut être tenue responsable d'une livraison tardive que si une date de livraison a été convenue expressément et par écrit. Elle est dégagée de cette responsabilité, sauf dans les cas prévus par la loi, si ce retard est imputable à un événement ou une circonstance définis au paragraphe 2 de l'article 2.

Article 14

Champ et limite de la responsabilité

1. L'obligation pour la compagnie de navigation de remplacer les marchandises en cas de perte ou de dommage est définie au paragraphe 1 de l'article 105 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

2. Cependant, la responsabilité de la compagnie de navigation ne saurait être engagée pour un montant supérieur à 500 francs suisses par colis ou unité de fret ou, si un connaissement pour la navigation sur le Rhin a été émis, pour un montant dépassant celui défini au paragraphe 2 de l'article 105 de la loi fédérale susmentionnée.

3. L'unité de mesure des marchandises est la tonne. Lorsque les marchandises sont groupées en vrac au moyen de conteneurs, de palettes ou d'autres unités de charge, est considéré comme colis ou unité de fret l'ensemble marchandises plus unité de charge, sauf si le titre de transport en dispose autrement.

4. Sous réserve des pratiques en usage dans le commerce, la responsabilité de la compagnie de navigation ne saurait être engagée pour des pertes représentant moins de 1 %, en poids ou en quantité, de l'envoi total.

5. Si la compagnie de navigation est reconnue responsable d'un retard, l'obligation de remplacement ne pourra excéder le fret convenu conformément au paragraphe 1 de l'article 8.

6. La compagnie de navigation et ses préposés et mandataires sont conjointement responsables une seule fois du même montant que la compagnie de navigation elle-même.

Article 15

Extinction et prescription

1. La compagnie de navigation et le destinataire peuvent demander que l'état des marchandises à la livraison soit vérifié, en présence des deux parties.

2. L'acceptation sans réserve des marchandises annule toute réclamation, quel que soit son fondement juridique, contre la compagnie de navigation et ses préposés et mandataires. Les dégâts invisibles de l'extérieur doivent être déclarés à la compagnie de navigation par écrit, au plus tard trois jours après la livraison, faute de quoi l'acceptation est considérée comme étant sans réserve.

3. Toute créance sur la compagnie de navigation et ses préposés et mandataires s'éteint par prescription dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Il est exclu que la compagnie de navigation puisse régler

ces créances par compensation ou en faisant valoir, au moyen d'une demande reconventionnelle, d'anciennes demandes de remplacement à l'encontre du chargeur, de l'expéditeur ou du destinataire.

Article 16

Avarie commune

1. L'avarie commune est définie au paragraphe 1 de l'article 22 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse et dans le Règlement IVR régissant la navigation sur le Rhin, dans sa version la plus récente.

2. La compagnie de navigation peut soit régler le sinistre elle-même, soit nommer un régleur de sinistre et indiquer le lieu où sera établi le règlement d'avarie commune.

Article 17

Contrat de transport direct

1. Si la compagnie de navigation s'est engagée à transporter les marchandises au-delà des limites de sa propre zone d'activité, ses obligations et ses responsabilités en matière de transport restent, quoi qu'il en soit, limitées à sa propre zone d'activité.

2. Le contrat de transport direct oblige simplement la compagnie de navigation à remettre, au nom et pour le compte du chargeur, les marchandises à un transporteur ou un transitaire avant ou après le transport par voie navigable, et à conclure un contrat de transport soit avec le transporteur soit avec le transitaire.

Article 18

Services supplémentaires assurés par la compagnie de navigation

1. Si, outre le transport sur le Rhin ou d'autres voies de navigation intérieure, la compagnie de navigation assure le transport des marchandises par d'autres moyens, elle ne peut le faire qu'en qualité de transitaire en respectant, dans le cadre du contrat, les Conditions générales de l'Association suisse des maisons d'expédition, dans leur version la plus récente.

2. Si la compagnie de navigation s'est aussi engagée à entreposer les marchandises, elle devra respecter, dans le cadre du contrat, ses propres conditions d'entreposage ou celles de l'exploitant d'entrepôt qu'elle a désigné, ou à défaut, les dispositions du Règlement d'entreposage de l'Association suisse des entrepôts, dans sa version la plus récente.

3. En aucun cas, la compagnie de navigation ne saurait assumer, du fait de ces services supplémentaires, une responsabilité plus grande que celle qu'elle assume déjà en vertu du présent Règlement.

Article 19

Dispositions spéciales régissant le transport par bateau-citerne

Afin de tenir compte du cas particulier des bateaux-citernes, les dispositions des articles ci-après sont modifiées comme suit :

Article 4, paragraphe 1 : Sauf convention contraire, les opérations de chargement sont confiées au chargeur ou à l'expéditeur, et le déchargement à la compagnie de navigation.

Article 5 : Les périodes de notification, de chargement et de déchargement doivent être déterminées conformément au Barème allemand de transport par bateau-citerne (FTB), dans sa version la plus récente. A l'expiration d'un délai égal à deux fois la période de chargement ou de déchargement, la compagnie de navigation peut faire valoir ses prétentions aux droits définis aux paragraphes 6 et 7 de l'article 5.

Article 6, paragraphes 1 à 3 : Les surestaries sont calculées d'après le Barème allemand de transport par bateau-citerne (FTB), dans sa version la plus récente.

Article 7 : Le titre de transport que doit remettre l'expéditeur, conformément au marginal No 6002 de l'ADNR, fait office de lettre de voiture pour la navigation sur le Rhin, sauf si la compagnie de navigation émet un autre titre de transport.

Article 7, paragraphe 5 : Seuls un jaugeage officiel ou un calcul du volume de la cargaison à l'aide des dimensions internes de la citerne, après le chargement et avant le début du déchargement, peuvent faire office de vérification obligatoire de la quantité de marchandises au chargement et au déchargement.

Article 8, paragraphe 1 : Le prix du transport effectif ne comprend que le pompage de la cargaison à l'aide de pompes à bord; le chauffage et le

nettoyage des citernes pour les débarrasser des résidus de boue ou de peinture sont remboursés séparément, conformément au paragraphe 2 de l'article 8.

Article 10 : Sauf convention contraire, les surtaxes de basses eaux sont calculées selon le Barème allemand de transport par bateau-citerne (FTB), dans sa version la plus récente.

Article 12 : La cargaison est placée sous la garde de la compagnie de navigation entre le moment où elle entre dans les cales du bateau et le moment où elle en sort.

Article 20

Jurisdiction

En cas de contentieux au sujet d'un contrat de transport (y compris les services définis à l'article 18), toutes les parties s'en remettent à la juridiction compétente au siège de la compagnie de navigation.
