

UNION DE LA NAVIGATION CONTINENTALE
a.s.b.l.
Terneuzenlaan, 12
9000 Gent

Conditions de l'Union 2000 pour
le transport en vrac de liquides par
bateau de navigation fluviale

(approuvées par l'Assemblée Générale de
l'Union de la Navigation Continentale, et déposées
au Greffe de la Chambre de Commerce et d'Industrie
à Anvers)

Traduction
(Original en néerlandais)

1. DROITS ET OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

- 1.1 Le transporteur présentera le jour et au lieu convenus, un bateau en état de navigabilité et, après chargement, effectuera le voyage sans interruption et présentera la cargaison au lieu de destination, au réceptionnaire légitime. Il choisira le chemin le plus approprié et apportera en bon père de famille tous les soins que nécessite l'exécution de sa tâche.
- 1.2 Il recevra les marchandises franco à bord
- 1.3 Il mettra l'installation de pompage du bateau, dans l'état dans lequel elle se trouve, librement à la disposition pour le déchargement.
- 1.4 Il peut transborder les marchandises sur un autre bateau, ou à terre, ou dans un autre moyen de transport, aux frais de la cargaison, lorsqu'il juge que c'est nécessaire dans l'intérêt du bateau ou de la cargaison.
- 1.5 Il assurera le bateau ainsi que la responsabilité du propriétaire et du marinier, conformément aux dispositions légales. Les marchandises ne seront pas assurées par le transporteur, sauf si le donneur d'ordre l'a expressément chargé de le faire et en supporte les frais.

2. DROITS ET OBLIGATIONS DU DONNEUR D'ORDRE

- 2.1 Le donneur d'ordre décrira les marchandises avec précision et honnêteté. Il indiquera les matières dangereuses en utilisant les mots et les dénominations légaux et réglementaires prescrits par les autorités compétentes. Il précisera en particulier s'il s'agit de déchets et veillera à disposer des autorisations obligatoires pour l'expéditeur et le réceptionnaire. Il veillera à ce que toutes les autres prescriptions pour assurer la sécurité et la protection de l'environnement soient observées.
- 2.2 Le cas échéant, le donneur d'ordre communiquera à temps et par écrit au transporteur quel est le traitement spécial qu'il faut appliquer à certaines marchandises pendant le voyage.
- 2.3 Le donneur d'ordre veillera à ce que tous les documents prescrits par les autorités et les institutions locales, nationales et internationales pour le transport des marchandises en question soient remis à temps au marinier.
- 2.4 Le donneur d'ordre a le droit de faire constater que le bateau, les citernes, les conduites, les pompes et toutes les autres installations de chargement et de déchargement du bateau sont propres et aptes au chargement, au transport et au déchargement de ces marchandises. Le fait de charger le bateau, qu'il y ait eu contrôle ou non, implique son acceptation. Toute action basée sur l'inaptitude ou le manque de propreté sera alors nulle.
- 2.5 Le chargement et le déchargement se feront au risques du donneur d'ordre, et sur les indications du marinier.
- 2.6 Le donneur d'ordre livrera les marchandises le jour convenu et est responsable du ralentissement qui serait la conséquence d'une livraison tardive.
- 2.7 Le donneur d'ordre veillera à ce qu'après le déchargement, le bateau se trouve dans le même état de propreté que lors de sa présentation avant le chargement. Sauf stipulation contraire expresse, les frais encourus pour remettre le navire dans son état initial de propreté, après le déchargement, seront à charge du donneur d'ordre. Ces frais couvrent le nettoyage, le déplacement éventuel – aller et retour – vers une entreprise de nettoyage, la durée totale de l'interruption, l'enlèvement des déchets ; cette énumération n'est pas limitative.

3. LE FRET

- 3.1 Le fret est payable dans son entièreté, même lorsque le navire n'atteint pas sa destination et quel que soit l'état dans lequel se trouvent les marchandises à la livraison.
- 3.2 Le fret est calculé en supposant que le voyage se déroulera librement et sans encombres ; sauf cas de force majeure, chaque ralentissement qui n'est pas dû à la faute du transporteur lui donne droit à un supplément égal à la moitié du droit de surestaries par jour d'interruption entamé.
- 3.3 Les frais imprévus survenus après la signature du contrat pourront être réclamés par le transporteur au donneur d'ordre et ceci dans des limites raisonnables.
- 3.4 Le fret, le supplément et tous autres montants réclamés du chef du présent contrat sont payables au transporteur avant le déchargement des marchandises ; aucune compensation ne pourra être invoquée.
- 3.5 Tant que ces paiements n'ont pas été effectués au transporteur, ce dernier peut refuser de livrer les marchandises et peut les garder, à bord ou ailleurs, aux frais et au risques de la cargaison, comme garantie pour sa créance. Ce droit de rétention vaut également pour les créances portant sur des voyages précédents pour le même donneur d'ordre.
- 3.6 Si le donneur d'ordre résilie le contrat avant que le bateau n'ait été annoncé au lieu de chargement, il sera redevable d'une indemnité égale à un tiers du fret. Si le donneur d'ordre résilie le contrat après que le navire ait été annoncé ou si ce n'est pas la quantité de marchandises convenue qui a été chargée, il sera redevable du fret complet sur la quantité convenue. Une mise en demeure formelle n'est pas nécessaire.

4. ANNONCE – DUREE DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT – SURESTARIE – DISSOLUTION DU CONTRAT

Sauf stipulation contraire dans le contrat de transport, les règles ci dessous sont d'application

- 4.1.1 Le temps accordé pour le chargement et le déchargement est pour des bateaux avec une capacité de pompage d'au moins 200 m³ par heure
- Jusqu'à 1100 tonnes : 24 heures
 - De 1101 à 1500 tonnes : 26 heures
 - De 1501 à 2000 tonnes : 30 heures
 - De 2001 à 2500 tonnes : 34 heures
 - De 2501 à 3000 tonnes : 38 heures
 - De 3001 à 3500 tonnes : 42 heures
 - De 3501 à 4000 tonnes : 46 heures
 - De 4001 à 4500 tonnes : 50 heures
 - De 4501 à 5000 tonnes : 54 heures
 - De 5001 à 5500 tonnes : 58 heures
 - De 5501 à 6000 tonnes : 62 heures
 - Plus que 6000 tonnes : 68 heures

Les unités de poussage et les unités accouplées sont considérées comme une entité. Le temps de chargement et de déchargement est calculé sur base de la somme des tonnes des unités distinctes composant l'entité. Le temps de chargement et déchargement sont calculés séparément. Quand la somme du temps de chargement et de déchargement présente une heure incomplète, celle-ci sera arrondie à l'heure complète; ceci sera le cas aussi bien pour le temps de chargement que pour le temps de déchargement. Le temps nécessaire au chauffage est ajouté au temps de chargement et de déchargement.

- 4.1.2 Le marinier ou son délégué annoncera l'arrivée de son bateau devant être chargé ou déchargé à l'installation de chargement ou de déchargement.
- 4.1.3 Le délai de chargement commence à courir :
- dans une entreprise ne travaillant que le jour :
à partir du moment où le bateau a été annoncé, pour autant que l'annonce soit faite du lundi au vendredi entre 07.00 h et 16.00 h ou le samedi entre 07.00 h et 13.00 h, sinon à partir de 07.00 h le jour ouvrable suivant (c-à-d du lundi au samedi),
 - dans une entreprise continue :
à partir du moment où le bateau a été annoncé, et se poursuit sans interruption, jour et nuit, samedis, dimanches et jours fériés inclus.
- 4.1.4 Le délai de chargement prend fin lorsque, après le chargement, tous les documents exigés pour le transport ont été remis au marinier
- 4.1.5 Le délai de déchargement commence à courir :
- dans une entreprise ne travaillant que le jour :
à partir du moment où le bateau a été annoncé, pour autant que l'annonce soit faite du lundi au vendredi entre 07.00 h et 16.00 h ou le

samedi entre 07.00 h et 13.00 h, sinon à partir de 07.00 h le jour ouvrable suivant (c-à-d du lundi au samedi),

- dans une entreprise continue :
à partir du moment où le bateau a été annoncé, et se poursuit sans interruption jours et nuits, samedis, dimanches et jours fériés inclus.

- 4.1.6 Le délai de déchargement prend fin lorsque le connaissement, signé pour réception par le réceptionnaire, a été remis au marinier.
- 4.2.1 Dès que le délai des 24 heures accordé pour le chargement et le déchargement est dépassé, la staterie commence à courir. Elle se poursuit sans interruption, jour et nuit, samedis, dimanches et jours fériés inclus, jusqu'au moment où le connaissement, signé pour réception par le réceptionnaire, est remis au marinier.
- 4.2.2 La surestimerie qui doit être payée au transporteur pour chaque heure d'attente en dehors du délai de chargement et déchargement, est pour des bateaux citernes avec ayant un tonnage
- : jusqu'à 500 tonnes : 24 € (968,16 BEF)
 - : jusqu'à 1000 tonnes : 54€ (2178,35 BEF)
 - : jusqu'à 1500 tonnes : 75 € (3025,49 BEF)
 - : au dessus de 1500 tonnes : 75€ (3025,49 BEF) augmentés de 10€ (403,40 BEF) par 500 tonnes supplémentaires.
- 4.3.1 A partir des 48 heures qui suivent l'écoulement du temps accordé pour le chargement et le déchargement, le transporteur peut signifier au donneur d'ordre qu'il déchargera les marchandises à ses frais et risques sur un autre bateau ou à terre ou sur un autre moyen de transport, et que le contrat est résilié, à l'exception de tous ses engagements sur le fret, le supplément, la surestimerie et tous les frais encourus par lui.
- 4.3.2 Le transporteur peut exercer un droit de rétention en raison de ces créances, comme stipulé dans le chapitre « Le Fret » au point – 3.5 -, même après le déchargement des marchandises.
- 4.3.3 Il peut demander au tribunal compétent de mettre les marchandises en vente publique, conformément aux dispositions du Code Judiciaire, Partie 5. Titre 3 : Des Exécutions Forcées.

5. RESERVE AU CHARGEMENT ET A LA LIVRAISON

- 5.1.1 La quantité de marchandises chargées, au départ et à l'arrivée, est calculée selon des données objectives, mesurées à bord du navire et contrôlables par les deux parties.
- 5.1.2 Si le marinier ou le transporteur a des raisons de douter de l'exactitude du poids ou du volume des marchandises chargées, tels qu'ils sont indiqués dans le connaissement, il a le droit de d'émettre une réserve par écrit en donnant ses raisons. Le chargeur signera cette réserve pour indiquer qu'il en a pris connaissance. La quantité chargée sera alors établie aux frais de la partie en tort, soit contradictoirement, soit en présence d'un jaugeur-peseur juré.
- 5.2 Le transporteur, le propriétaire, le marinier, ou l'équipage, ne sont tenus à aucun contrôle sur la nature ou la qualité des marchandises chargées ; la description donnée par le chargeur dans le connaissement ne les engage pas, et ils ne doivent apporter aucune réserve expresse dans le connaissement quant à la nature ou la qualité.

6. RESPONSABILITE

- 6.1 Sauf dispositions contraires impératives, ni le transporteur, ni le commissionnaire du transport, ni le propriétaire, ni le marinier, ni l'équipage ne sont responsables des manquants, des dommages ou de la non-livraison quelconques qui sont la conséquence d'une erreur dans la navigation ou dans la gestion du bateau.
- 6.2 Ils ne sont pas responsables des pertes de qualité, à moins que le donneur d'ordre ne prouve que ces pertes sont la conséquence d'un manque de soin donné à la cargaison.
- 6.3 Ils ne peuvent être tenus responsables des différences de poids, de volume ou de quantité inférieures à un demi pourcent.
- 6.4 La somme pour laquelle le transporteur, le commissionnaire du transport, le propriétaire, le marinier et l'équipage peuvent être tenus responsables, sur quelque base que ce soit, même en cas de faute grave, ne dépassera jamais un montant de 1239,47€ (50000 BEF) par tonne métrique perdue ou endommagée, sauf dispositions légales prescrivant une responsabilité plus restreinte ou excluant la responsabilité.
- 6.5 Le transporteur, le commissionnaire du transport, le propriétaire, le marinier et l'équipage ne peuvent être tenus responsables pour les dommages matériels occasionnés aux marchandises transportées, à l'exception de tout dommage indirect tel que la perte du marché, la baisse de prix, le retard, les fluctuations dans les cours de change, la modification des droits de douane, d'accises ou autres, etc...
- 6.6 Ils ne peuvent être tenus responsables d'un retard dans la livraison, ni dans le chargement, sauf si le donneur d'ordre, moyennant le paiement d'un supplément sur le fret, a déclaré par écrit avoir un intérêt particulier à ce que le chargement ou la livraison se fassent dans le délai convenu et a mentionné à quel montant s'élevait cet intérêt ; il devra prouver les dommages qu'il aura subis.

7. EXTINCTION DE LA DEMANDE

Le fait que le réceptionnaire prend réception des marchandises transportées, dans n'importe quel récipient qui contient déjà d'autres marchandises, équivaut à une réception sans réserve et éteint toute demande.

8. FORMALITES ADMINISTRATIVES

Lorsque le transporteur ou le batelier, pendant qu'il a les marchandises sous sa garde, fait des déclarations à ce sujet à quelque autorité, ou complète, signe, remet ou utilise des documents, il agit en tant que mandataire du donneur d'ordre.

9. AVARIES GROSSES

Les avaries grosses et l'hivernage suivent les Règles du Rhin Anvers-Rotterdam en vigueur, également sur le trajet belge, néerlandais ou français.

10. CLAUSE DE GLACE

- 10.1 Si le voyage s'est déroulé entièrement ou en partie sur une voie navigable sur laquelle l'administrateur des voies navigables a placé un brise-glace pour maintenir la navigation ouverte, le donneur d'ordre paiera au transporteur un supplément de 20% sur le fret brut, pour compenser les frais et risques plus élevés, ou de 40% si, sur ordre de l'administrateur, la navigation doit se faire en convoi et derrière un brise-glace.
- 10.2 Si, après que le navire se soit présenté pour le chargement, le voyage est interrompu temporairement parce que, d'après le marinier, la navigation devient dangereuse pour le bateau ou pour la cargaison, ou parce que la navigation est interdite par l'administrateur des voies navigables, le donneur d'ordre devra payer 50% de surestaries pour chaque jour d'arrêt entamé, jusqu'à ce que le navire se trouve à nouveau dans des eaux navigables ouvertes. Par « Eaux navigables ouvertes » on entend le point situé le plus près du lieu de déchargement, à partir duquel le transporteur peut atteindre un nouveau lieu de chargement.
- 10.3 Si le marinier juge que les conditions climatiques rendent la navigation impossible ou trop dangereuse pour le bateau ou la cargaison, le transporteur peut décider de ne pas effectuer le voyage, sans que ceci n'entraîne une obligation de paiement de dommages-intérêts.

11. CLAUSE DE CARBURANT

Le fret convenu est basé sur un prix du carburant de 0,2075 € (8,37 BEF) le litre. Chaque fois que le prix du carburant (prix gasoil chauffage min. 2000 litres, sans TVA, selon l'annonce officielle du Ministère des Affaires Economiques) augmente ou diminue de 10 % par rapport au prix de base précité, une augmentation ou une réduction de 1,5 % sera calculée sur le fret.

L'augmentation ou la réduction resteront valables pendant un mois et seront basées sur le prix du carburant du dernier jour du mois précédent.

12. DROIT APPLICABLE – COMPETENCE

- 12.1 Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé dans les stipulations ci-dessus ou dans les conditions particulières du contrat de transport, la loi belge du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial est d'application.
- 12.2 Les litiges éventuels appartiennent à la compétence exclusive du Tribunal de Commerce du lieu de résidence du transporteur.

07.10.02