



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5051

Projet de loi portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001

Date de dépôt : 18-11-2002

Date de l'avis du Conseil d'État : 04-04-2003

Auteur(s) : Madame Lydie Polfer, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
18-11-2002	Déposé	5051/00	<u>3</u>
04-04-2003	Avis du Conseil d'Etat (4.4.2003)	5051/01	<u>24</u>
22-01-2004	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	5051/02	<u>27</u>
10-02-2004	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (10-02-2004) Evacué par dispense du second vote (10-02-2004)	5051/03	<u>32</u>
31-12-2004	Publié au Mémorial A n°25 en page 364	5051	<u>35</u>

5051/00

## N° 5051

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001**

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.11.2002)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.11.2002) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	2
– Dépêche du Ministre des Transports au Ministre des Affaires étrangères (8.2.1999).....	3
4) Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).....	4

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001.

Palais de Luxembourg, le 8 novembre 2002

*Le Ministre des Affaires Etrangères  
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**– Est approuvée la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le 3 octobre 2000 a été adoptée à Budapest la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. La Conférence diplomatique a eu lieu sous les auspices communs de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube et de la CEE/ONU.

Comme c'est le cas pour les autres modes de transport, la présente Convention règle les modalités du contrat de transport de marchandises en navigation intérieure; elle révèle une importance particulière parce que jusqu'à présent il n'existait pas de texte international en la matière. Une lacune en droit international est donc comblée, enfin dirait-on, car de divergences de vue importantes existaient entre les Etats d'Europe de l'Ouest et de l'Europe centrale quant à la question de la responsabilité du transporteur pour perte et avarie de la marchandise. Des divergences de vue se manifestaient également au sujet de la question des exonérations de responsabilité pour faute nautique.

Le compromis retenu reste le principe de la responsabilité du transporteur, de ses préposés et mandataires ainsi que du transporteur substitué pour perte ou avarie de la marchandise. Il s'agit en fait du même système que celui figurant à la Convention maritime de Hambourg, la navigation maritime et intérieure ayant beaucoup de liens communs.

Des exonérations contractuelles selon l'article 25 de la Convention sont possibles par dérogation au principe de la nullité de clauses contractuelles contraires à la Convention (ex: omission par les personnes au service du bateau).

Les limites maximales de responsabilité sont de 666,67 unités de compte (droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international) pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte par kilogramme de poids figurant dans le document de transport de marchandises endommagées ou perdues (selon le montant le plus élevé).

En cas de conteneur, la limite maximale de responsabilité s'élève à 1.500 unités de compte pour le conteneur lui-même et à 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

La CMNI sera éventuellement complétée par deux protocoles relatifs aux délais de chargement et de déchargement et aux surestaries en navigation intérieure, ainsi qu'au calcul des frets et à la répartition des frais de navigation. La Convention précise notamment qu'à défaut de stipulations contractuelles ou de réglementations nationales, l'expéditeur ou le destinataire doit charger ou décharger au minimum 250 t de marchandises en vrac ou 125 t de colis par jour ouvrable. Le montant des surestaries est fixé par des réglementations nationales ou, à défaut, selon les usages locaux.

La Convention de Budapest a été adoptée à l'unanimité des Etats présents (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Tchéquie, Roumanie, Slovaquie et Suisse).

Il faut finalement examiner les conséquences de la ratification de la Convention de Budapest sur les dispositions législatives nationales existantes, notamment les articles 1782 à 1786 du Code Civil ainsi que les articles 96 à 108 du Code de Commerce.

Ces articles ne concernent pas seulement la navigation intérieure mais également le transport routier et le transport par chemin de fer et dans une moindre mesure le transport maritime (ex: art. 1786); elles s'appliquent en outre au transport de voyageurs et au transport national.

Or la Convention sous rubrique ne concerne que le transport de marchandises en trafic international (art. 2) et la faculté offerte par l'article 31 d'appliquer la Convention également en matière de transport national ne présente aucun intérêt pour le Luxembourg.

Les accords bilatéraux sur le transport par voie navigable en vigueur entre notre pays et la Pologne, la Roumanie et la République Fédérative Tchèque et Slovaquie ne renferment aucune réglementation en matière de responsabilité, de sorte que l'article 32 devient sans objet sous cet angle de vue.

Finalement il est renvoyé à l'argumentation du Gouvernement du 8 février 1999 au sujet du problème ayant trait à une modification partielle d'une Convention (ratification obligatoire des modifications).

Cette lettre a été transmise à la Chambre des Députés lors de la procédure de ratification de l'Accord européen A.G.N. signé à Genève, le 19 janvier 1996; elle concernait un problème de modification d'un traité évoqué par le Conseil d'Etat. Les arguments du Gouvernement en 1999 restent entièrement valables de nos jours à l'égard des articles 36 et suivants de la présente Convention.

\*

**DEPECHE DU MINISTRE DES TRANSPORTS  
AU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES**

(8.2.1999)

*Objet:* Projet de loi No 4473 portant approbation de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, (A.G.N.), signé à Genève, le 19 janvier 1996

Suite à l'arrêté grand-ducal du 19 septembre 1998, vous avez déposé à la Chambre des Députés le projet de loi sous rubrique.

L'avis du Conseil d'Etat du 26 janvier 1999 vous a été transmis par le Ministre aux Relations avec le Parlement.

Cet avis, tout en approuvant le projet de loi, émet cependant des réserves quant aux articles 12 à 14 de l'Accord.

Je vous prie donc de faire parvenir mon commentaire y relatif à la Chambre des Députés.

Le Conseil d'Etat constate à juste titre que les articles 12 à 14 de l'Accord peuvent être interprétés comme contraires à l'article 37 de la Constitution; en effet si „les traités n'auront d'effet avant d'avoir été approuvés par la loi et ...“, il va de soi qu'une modification d'un traité nécessitera la même procédure.

Au fil des années, on a pu constater que la procédure de ratification par les différents Etats signataires d'une Convention internationale nécessite en principe jusqu'à 10 ans; selon les modalités retenues par la Convention, l'entrée en vigueur de celle-ci pourra encore subir des retards.

Pour cette raison, ceux qui élaborent des textes législatifs internationaux ont eu recours à une procédure d'amendement particulière, à savoir un amendement à faire adopter par les instances internes d'où émanait la Convention.

Cette procédure ne donnait lieu à aucune critique de la part de certains Etats signataires, notamment ceux de l'Europe Centrale ou Orientale, ni de certains Etats de l'Europe de l'Ouest; elle peut cependant donner lieu à conflit constitutionnel dans les pays disposant du même système constitutionnel que le nôtre.

Les conclusions suivantes semblent donc s'imposer:

- 1) L'amendement des annexes à la Convention ne concerne que des détails (importants il est vrai) techniques qui n'affectent en rien, ni le contenu, ni la philosophie de la Convention.

L'amendement y relatif devrait donc pouvoir bénéficier des avantages admis par la doctrine en la matière.

- 2) L'amendement de la Convention elle-même, tel que prévu par son article 12 prévoit pour une entrée en vigueur une majorité de deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, mais à condition qu'aucune objection à la proposition d'amendement n'ait été notifiée officiellement.

Si une objection pareille était notifiée selon l'article 12 de l'Accord, l'amendement est réputé rejeté et dénué d'effet.

Pour garantir notre système constitutionnel actuel, le Gouvernement n'aurait donc qu'à notifier à l'organisation internationale qu'il ne se considère lié par les nouvelles dispositions (amendements) que suite à la procédure de ratification prévue par l'article 37 de la Constitution.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération très distinguée.

*La Ministre des Transports,  
Mady DELVAUX-STEHRES*

**CONVENTION DE BUDAPEST  
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
EN NAVIGATION INTERIEURE (CMNI)<sup>1</sup>**

*Les Etats Contractants* à la présente Convention,

*Considérant* les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe du 1er août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe,

*Conscients* de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

*Ont décidé* de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit:

**Chapitre 1 – Dispositions générales**

*Article 1*

**Définitions**

Au sens de la présente Convention,

1. „contrat de transport“ désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;
2. „transporteur“ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;
3. „transporteur substitué“ désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;
4. „expéditeur“ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;
5. „destinataire“ désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;
6. „document de transport“ désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;
7. „marchandises“ ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme „marchandises“ s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;
8. l'expression „par écrit“, à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;
9. la loi d'un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les régies de droit en vigueur dans ledit Etat à l'exclusion des règles du droit international privé.

<sup>1</sup> adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

*Article 2****Champ d'application***

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si
  - a) un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
  - b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.
3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

**Chapitre II – Droits et obligations des Parties contractantes***Article 3****Prise en charge, transport et livraison des marchandises***

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:
  - a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
  - b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.
5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.



*Article 4****Transporteur substitué***

1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.
2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.
3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.
4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.
5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

*Article 5****Délai de livraison***

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

*Article 6****Obligations de l'expéditeur***

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.
2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:
  - a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;
  - b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;
  - c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;
  - d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;
  - e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.
3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage

approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

#### *Article 7*

##### ***Marchandises dangereuses ou polluantes***

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

#### *Article 8*

##### ***Responsabilité de l'expéditeur***

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

- a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;
- b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;
- c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

#### *Article 9*

##### ***Résiliation du contrat de transport par le transporteur***

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.

2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

- a) un tiers du fret convenu, ou
- b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

#### *Article 10*

#### ***Livraison des marchandises***

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

### **Chapitre III – Documents de transport**

#### *Article 11*

#### ***Nature et contenu***

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.

3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:

- a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
- b) le destinataire des marchandises;
- c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;

- d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;
- e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;
- f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;
- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;
- h) les dispositions convenues relatives au fret;
- i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

## *Article 12*

### ***Inscription de réserves sur les documents de transport***

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport
  - a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;
  - b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;
  - c) concernant l'état apparent des marchandises.
2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.
3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

## *Article 13*

### ***Connaissement***

1. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.
2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.
3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

#### **Chapitre IV – Droit de disposer des marchandises**

##### *Article 14*

##### ***Titulaire du droit de disposer***

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.
2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,
  - a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;
  - b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.
3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

##### *Article 15*

##### ***Conditions de l'exercice du droit de disposer***

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

- a) s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;
- b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;
- c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;
- d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

#### **Chapitre V – Responsabilité du transporteur**

##### *Article 16*

##### ***Responsabilité pour préjudice***

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.
2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport.

*Article 17****Préposés et mandataires***

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.
4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

*Article 18****Exonérations particulières de responsabilité***

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:
  - a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;
  - b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
  - c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;
  - d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;
  - e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;
  - f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;
  - g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;
  - h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.
2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 19****Calcul de l'indemnité***

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.
3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.
5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

#### *Article 20*

##### ***Limites maximales de responsabilité***

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.
2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.
4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:
  - a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou
  - b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.
5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

#### *Article 21*

##### ***Déchéance du droit de limiter la responsabilité***

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il

a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

#### *Article 22*

##### ***Application des exonérations et des limites de responsabilité***

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

#### **Chapitre VI – Délais de réclamation**

#### *Article 23*

##### ***Avis de dommage***

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

#### *Article 24*

##### ***Prescription***

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de l'application de



la responsabilité limitée, interrompt la prescription pour toutes les créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages.

4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.

5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

## **Chapitre VII – Limites de la liberté contractuelle**

### *Article 25*

#### ***Clauses frappées de nullité***

1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:

- a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
- b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;
- c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

## **Chapitre VIII – Dispositions supplétives**

### *Article 26*

#### ***Avaries communes***

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

### *Article 27*

#### ***Autres dispositions applicables et dommages nucléaires***

1. La présente Convention n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.

2. Le transporteur est déchargé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

*Article 28*

***Unité de compte***

L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

*Article 29*

***Dispositions nationales supplémentaires***

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.
2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.
3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1.

**Chapitre IX – Déclarations relatives au champ d'application**

*Article 30*

***Transports sur certaines voies navigables***

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat.
2. Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.
3. Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, tout autre Etat contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration

conformément au paragraphe 1, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.

4. Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au dépositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

#### *Article 31*

##### ***Transports nationaux ou gratuits***

Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits.

#### *Article 32*

##### ***Réglementations régionales relatives à la responsabilité***

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un Etat ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur entre deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.

3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

### **Chapitre X – Dispositions finales**

#### *Article 33*

##### ***Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion***

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les Etats au siège du dépositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention,
  - a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
  - b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant;
  - c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

#### *Article 34*

##### ***Entrée en vigueur***

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq Etats auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.
2. Pour l'Etat qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

#### *Article 35*

##### ***Dénonciation***

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.
2. La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.

#### *Article 36*

##### ***Révision et amendement***

A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

#### *Article 37*

##### ***Révision des montants des limites et de l'unité de compte***

1. Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des Etats Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les Etats contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.

2. La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.
3. Tous les Etats contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1 ou non.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote.
5. Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.
6.
  - a) La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.
  - b) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.
  - c) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.
7. Le dépositaire notifie à tous les Etats contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4. L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.
8. Un amendement réputé accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un Etat qui devient Etat contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet Etat si celle-ci intervient ultérieurement.

#### *Article 38*

#### *Dépositaire*

1. La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.
2. Le dépositaire
  - a) communiquera à tous les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification;

- b) informera tous les Etats visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a);
- c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques;
- d) communiquera à tous les Etats visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);
- e) remettra à tous les Etats ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention;
- f) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré;
  - i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration;
  - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
  - iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet;
  - iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur;
  - v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.

3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT à Budapest le vingt-deux juin 2001 en un exemplaire original dont chacun des textes en allemand, anglais, français, néerlandais et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5051/01



**N° 5051<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2002-2003

---

---

**PROJET DE LOI****portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat  
de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite  
à Budapest, le 22 juin 2001**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(4.4.2003)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 31 octobre 2002, le Conseil d'Etat a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, lequel a été élaboré par le ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.

Au texte du projet étaient joints l'exposé des motifs, une prise de position du ministre des Transports et le texte de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).

Cette convention a été adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre 2000 au 3 octobre 2000.

Elle a pour objet de régler les modalités du contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Le système retenu est celui du principe de la responsabilité du transporteur, de ses préposés et mandataires ainsi que du transporteur substitué, pour perte ou avarie de la marchandise. La Convention ne concerne que le transport de marchandises en trafic international et est particulièrement importante en cette matière parce qu'il n'y existait pas de texte international.

Si le Conseil d'Etat approuve les buts visés par la Convention, il doit toutefois émettre des réserves quant à la procédure d'amendement y prévue.

Cette procédure est de deux types.

La première procédure d'amendement, prévue à l'article 36 de la Convention, prévoit qu'„à la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le depositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention“. Elle concerne l'amendement ou la révision de toute disposition de la Convention. Ledit article 36 restant muet sur la manière dont les Etats parties seront liés par un tel amendement, il convient de se référer à l'article 37 de notre Constitution qui prescrit l'approbation du législateur pour ce type d'amendement. Etant donné leur caractère trop général, le pouvoir législatif ne peut en effet consentir à ce que l'exécutif approuve ou rejette des modifications futures à la Convention.

La deuxième possibilité pour amender la Convention, visée par l'article 37 de la Convention, a trait à la révision des montants fixés à l'article 20, paragraphe 1er et au remplacement de l'unité définie à l'article 28.

Contrairement à ce que semblent affirmer les auteurs du projet en renvoyant à „l'argumentation du Gouvernement du 8 février 1999 au sujet du problème ayant trait à une modification partielle d'une Convention (ratification obligatoire des modifications)“, il ne peut s'agir d'une clause d'approbation anticipée alors que l'article 37 ne permet pas à un Etat partie de rejeter un tel amendement du moment que celui-ci a été adopté par la conférence des Etats contractants à la majorité des deux tiers des Etats participant au vote (en présence de la moitié au moins des Etats parties) et il n'a pas été représenté. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement ainsi adopté, à moins qu'il n'ait été rejeté par un quart au moins des Etats contractants, et ce dans un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification.

Le pouvoir de décision quant à l'acceptation de l'amendement n'appartient plus à chacun des Etats parties, mais à une institution de droit international qui dispose de ce fait d'une large autonomie. On se trouve dès lors dans l'hypothèse d'une dévolution par traité de pouvoirs souverains à une institution de droit international, tel que le prévoit l'article 49*bis* de la Constitution luxembourgeoise. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat estime que la loi d'approbation sous examen doit être votée dans les conditions de l'article 114, alinéa 5 de la Constitution, auquel renvoie l'article 37, alinéa 2 de la Constitution pour les traités qui portent dévolution de pouvoirs souverains.

Sous ces réserves, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi d'approbation qui est surtout important pour les transporteurs en vue de fixer leur responsabilité pour perte et avarie de la marchandise et de déterminer les exonérations de responsabilité pour faute nautique.

Le texte de l'article unique du projet ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 avril 2003.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président ff.,*  
Pierre MORES  
*Vice-Président*

5051/02

**N° 5051<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

---

---

**PROJET DE LOI****portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat  
de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à  
Budapest, le 22 juin 2001**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,  
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(22.1.2004)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

\*

**ANTECEDENTS**

Le projet de loi a été déposé par Mme la Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur le 18 novembre 2002. Le Conseil d'Etat a été saisi du présent projet de loi en date du 31 octobre 2002. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 4 avril 2003.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son Président M. John Schummer comme Rapporteur dans la réunion du 2 juillet 2003. Dans la même réunion, la Commission a procédé à une première analyse du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat. Les travaux de la Commission se sont poursuivis au cours de la réunion du 13 novembre 2003.

Le présent rapport a été adopté par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports dans sa réunion du 22 janvier 2004.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

En date du 3 octobre 2000 a été adoptée à Budapest la „Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure“, en abrégé CMNI, dite „Convention de Budapest“. Les Etats présents, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, la France, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Tchéquie, la Roumanie, la Russie, la Slovaquie et la Suisse, ont adopté la convention à l'unanimité. La conférence diplomatique s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000 sous l'égide conjointe de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube ainsi que de la CEE/ONU.

La Convention sous rubrique règle les modalités du contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

Elle est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire, à condition que soit le port de chargement soit le lieu de prise en charge et le port de déchargement soit le

lieu de livraison soient situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est partie à la Convention de Budapest.

Cette convention revêt donc une importance considérable dans la mesure où elle permet de combler le vide juridique dû au défaut de texte international en la matière. Cette carence en droit international a ainsi pu être redressée, conciliant des points de vue divergents de taille qui existaient auparavant entre les Etats d'Europe de l'Ouest et de l'Europe centrale quant à la question de la responsabilité du transporteur pour perte et avarie de la marchandise. La question des exonérations de responsabilité pour faute nautique faisait également l'objet de telles divergences.

Le compromis trouvé est celui retenant le principe de la responsabilité du transporteur, de ses préposés et mandataires ainsi que du transporteur substitué pour perte ou avarie de la marchandise. En l'occurrence, il s'agit d'un système identique à celui de la Convention maritime de Hambourg qui règle la navigation maritime. Navigation maritime et intérieure se caractérisent en fait par nombre de similitudes.

Des exemptions contractuelles selon l'article 25 de la Convention sont envisageables par dérogation au principe de la nullité de clauses contractuelles qui seraient contraires à la Convention. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises dès leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne puisse prouver que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier. L'article 18 de la CMNI énumère les exonérations particulières de la responsabilité du transporteur, alors que l'article 20 stipule les limites maximales de responsabilité.

La Convention de Budapest pourra, le cas échéant, être complétée par deux protocoles relatifs aux délais de chargement et de déchargement et aux surestaries en navigation intérieure, ainsi qu'au calcul des frets et à la répartition des frais de navigation. D'après le projet de loi sous rubrique, les conséquences de la ratification de la Convention de Budapest sur les dispositions législatives nationales en vigueur, tels les articles 1782 à 1786 du Code Civil ainsi que les articles 96 à 108 du Code de Commerce, sont à examiner.

Il est précisé que ces articles ne concernent non seulement la navigation intérieure, mais également le transport routier et le transport par voie ferroviaire ainsi que, dans une moindre mesure, le transport maritime; elles s'appliquent en outre au transport de voyageurs et au transport national.

Or, la Convention sous rubrique concerne uniquement le transport de marchandises en trafic international, de sorte que la possibilité offerte par l'article 31 d'appliquer la Convention également en matière de transport national ne présente, pour le Luxembourg, aucun intérêt.

Quant aux accords bilatéraux sur le transport par voie navigable en vigueur entre le Grand-Duché et la Pologne, la Roumanie et la République Fédérative Tchèque et Slovaque, ceux-ci sont muets sur la question de la responsabilité, de sorte que l'article 32 devient sans objet sous cet angle.

Le projet de loi sous rubrique renvoie finalement à l'argumentation du Gouvernement du 8 février 1999 au sujet du problème ayant trait à une modification partielle d'une Convention, argumentation développée dans une dépêche du Ministre des Transports au Ministre des Affaires étrangères. Cette lettre a été transmise à la Chambre des Députés lors de la procédure de ratification de l'Accord européen A.G.N. signé à Genève, le 19 janvier 1996; elle concernait un problème de modification d'un traité évoqué par le Conseil d'Etat. De l'avis des auteurs du projet de loi sous rubrique, les arguments du Gouvernement en 1999 restent entièrement valables à l'égard des articles 36 et suivants de la présente Convention.

\*

#### **AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Dans son avis datant du 4 avril 2003, le Conseil d'Etat approuve les buts visés par la Convention, mais il se voit obligé d'émettre des réserves quant à la procédure d'amendement y prévue. La Haute Corporation précise que cette procédure est de deux types.

Ainsi, la première procédure d'amendement, prévue à l'article 36 de la Convention, prévoit qu'„à la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le depositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Conven-

tion“. Elle concerne l’amendement ou la révision de toute disposition de la Convention. Ledit article 36 restant muet sur la manière dont les Etats parties seront liés par un tel amendement, il convient, selon le Conseil d’Etat de se référer à l’article 37 de notre Constitution qui prescrit l’approbation du législateur pour ce type d’amendement. Etant donné leur caractère trop général, le pouvoir législatif ne peut en effet consentir à ce que l’exécutif approuve ou rejette des modifications futures à la Convention.

La deuxième possibilité pour amender la Convention, visée par l’article 37 de la Convention, a trait à la révision des montants fixés à l’article 20, paragraphe 1er et au remplacement de l’unité définie à l’article 28.

D’après la Haute Corporation, contrairement à ce que semblent affirmer les auteurs du projet de loi sous rubrique qui renvoient à „l’argumentation du Gouvernement du 8 février 1999 au sujet du problème ayant trait à une modification partielle d’une Convention (ratification obligatoire des modifications)“, il ne peut s’agir d’une clause d’approbation anticipée alors que l’article 37 ne permet pas à un Etat partie de rejeter un tel amendement du moment que celui-ci a été adopté par la conférence des Etats contractants à la majorité des deux tiers des Etats participant au vote (en présence de la moitié au moins des Etats parties) et il n’a pas été représenté. Tous les Etats contractants sont liés par l’amendement ainsi adopté, à moins qu’il n’ait été rejeté par un quart au moins des Etats contractants, et ce dans un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification.

Le Conseil d’Etat redoute une dévolution par traité de pouvoirs souverains à une institution de droit international, tel que le prévoit l’article 49bis de la Constitution luxembourgeoise, puisque le pouvoir de décision quant à l’acceptation de l’amendement n’appartiendrait plus à chacune des Parties, mais à une institution de droit international qui dispose de ce fait d’une large autonomie. Dans ces conditions, le Conseil d’Etat estime que la loi d’approbation sous examen doit être votée dans les conditions de l’article 114, alinéa 5 de la Constitution, auquel renvoie l’article 37, alinéa 2 de la Constitution pour les traités qui portent dévolution de pouvoirs souverains. La Commission de l’Economie, de l’Energie, des Postes et des Transports se rallie à l’avis du Conseil d’Etat et recommande ainsi que le projet de loi soit adopté suivant les conditions précitées.<sup>1</sup>

\*

## CONCLUSION

Le projet de loi sous rubrique portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), contribue à l’harmonisation des régimes juridiques dans l’intérêt du développement des transports. L’approbation de la Convention est particulièrement importante pour les transporteurs en vue de fixer leur responsabilité pour perte ou avarie de la marchandise et de déterminer les exonérations de responsabilité pour faute nautique.

La Commission de l’Economie, de l’Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés de donner son accord au projet de loi sous rubrique dont la teneur est la suivante:

\*

## PROJET DE LOI

### **portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001**

**Article unique.**— Est approuvée la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001.

Luxembourg, le 22 janvier 2004

*Le Président-Rapporteur,*  
John SCHUMMER

<sup>1</sup> Suite à l’entrée en vigueur de la Loi du 19 décembre 2003 portant révision de l’article 114 de la Constitution, il faut désormais se référer aux conditions prévues au deuxième alinéa de l’article 114 de la Constitution.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5051/03



N° 5051<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

---

## PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001

\* \* \*

### DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(10.2.2004)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 2 février 2004 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

### PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 janvier 2004 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 4 avril 2003;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 10 février 2004.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5051




---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

A — N° 25

5 mars 2004

---

**Sommaire**

Loi du 19 février 2004 portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001 .....	364
Règlement ministériel du 25 février 2004 portant publication de l'arrêté ministériel belge du 29 octobre 2003 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés .....	375
Convention de Paris pour la protection de la propriété industrielle du 20 mars 1883, telle que révisée à Stockholm, le 14 juillet 1967 et modifiée le 28 septembre 1979 – Adhésion de la République de Namibie .....	377
Statut de la Conférence de La Haye de Droit International Privé, arrêté lors de la 7 <sup>e</sup> session de la Conférence le 31 octobre 1951 – Acceptation de l'Irlande et de l'Ukraine .....	377
Convention sur la protection physique des matières nucléaires, ouverte à la signature à Vienne et New York, le 3 mars 1980 – Adhésion de la République de Guinée équatoriale .....	377
Convention sur les aspects civils de l'enlèvement international d'enfants, conclue à La Haye, le 25 octobre 1980 – Acceptation d'adhésion de la Bulgarie par le Luxembourg .....	377
Accord européen relatif à l'échange des réactifs pour la détermination des groupes sanguins, tel que complété par le Protocole additionnel du 1 <sup>er</sup> janvier 1983, ouvert à la signature, à Strasbourg, le 14 mai 1962 – Ratification de la Slovaquie .....	378
Convention européenne sur la violence et les débordements de spectateurs lors de manifestations sportives et notamment de matches de football, signée à Strasbourg, le 19 août 1985 – Ratification de Monaco et de la Lettonie .....	378
Convention européenne pour la protection des animaux de compagnie, signée à Strasbourg, le 13 novembre 1987 – Ratification de la Turquie .....	378
Convention contre le dopage, signée à Strasbourg, le 16 novembre 1989 – Ratification de Monaco	378
Amendement au paragraphe 2 de l'article 43 de la Convention relative aux droits de l'enfant, adopté à la Conférence des Etats Parties, le 12 décembre 1995 – Acceptation du Sénégal et du Paraguay .....	378
Protocole additionnel à la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées, signé à Strasbourg, le 18 décembre 1997 – Ratification de Malte .....	378

**Loi du 19 février 2004 portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 janvier 2004 et celle du Conseil d'Etat du 10 février 2004 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons

**Article unique.** Est approuvée la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires Etrangères  
et du Commerce Extérieur,*

**Lydie Polfer**

*Le Ministre des Transports,*

**Henri Grethen**

Palais de Luxembourg, le 19 février 2004.

**Henri**

Doc. parl. 5051; sess. ord. 2002-2003 et 2003-2004

**CONVENTION DE BUDAPEST  
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
EN NAVIGATION INTERIEURE (CMNI)<sup>1</sup>**

*Les Etats Contractants à la présente Convention,*

*Considérant* les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe du 1<sup>er</sup> août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe,

*Conscients* de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

*Ont décidé* de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit:

**Chapitre 1 – Dispositions générales**

*Article 1*

**Définitions**

Au sens de la présente Convention,

1. „contrat de transport“ désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;
2. „transporteur“ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;
3. „transporteur substitué“ désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;
4. „expéditeur“ désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;
5. „destinataire“ désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;
6. „document de transport“ désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;
7. „marchandises“ ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées; le terme „marchandises“ s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;

<sup>1</sup> adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

8. l'expression „par écrit“, à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;
9. la loi d'un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit Etat à l'exclusion des règles du droit international privé.

*Article 2*

**Champ d'application**

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si
  - a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
  - b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.
3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

**Chapitre II – Droits et obligations des Parties contractantes**

*Article 3*

**Prise en charge, transport et livraison des marchandises**

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison; en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:
  - a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
  - b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.
5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

*Article 4*

**Transporteur substitué**

1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.
2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.
4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.
5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

#### *Article 5*

#### **Délai de livraison**

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

#### *Article 6*

#### **Obligations de l'expéditeur**

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.
2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:
  - a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;
  - b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;
  - c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;
  - d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;
  - e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.
4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

#### *Article 7*

#### **Marchandises dangereuses ou polluantes**

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.
2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.
3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.
4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.
5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

## Article 8

**Responsabilité de l'expéditeur**

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

- a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;
- b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;
- c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

## Article 9

**Résiliation du contrat de transport par le transporteur**

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.

2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

- a) un tiers du fret convenu, ou
- b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

## Article 10

**Livraison des marchandises**

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

**Chapitre III – Documents de transport**

## Article 11

**Nature et contenu**

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en facsimilé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.

3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.



5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:
- a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
  - b) le destinataire des marchandises;
  - c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;
  - d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;
  - e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;
  - f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;
  - g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;
  - h) les dispositions convenues relatives au fret;
  - i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux;
  - j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

#### *Article 12*

#### **Inscription de réserves sur les documents de transport**

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport
  - a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;
  - b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;
  - c) concernant l'état apparent des marchandises.
2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.
3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

#### *Article 13*

#### **Connaissement**

1. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.
2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.
3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.
4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

#### **Chapitre IV – Droit de disposer des marchandises**

#### *Article 14*

#### **Titulaire du droit de disposer**

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,
  - a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;
  - b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.
3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

#### *Article 15*

#### **Conditions de l'exercice du droit de disposer**

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

- a) s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;
- b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;
- c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;
- d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

#### **Chapitre V – Responsabilité du transporteur**

#### *Article 16*

#### **Responsabilité pour préjudice**

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.
2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport.

#### *Article 17*

#### **Préposés et mandataires**

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.
4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

#### *Article 18*

#### **Exonérations particulières de responsabilité**

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:
  - a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;
  - b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
  - c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;

- d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;
- e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;
- f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;
- g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;
- h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

#### *Article 19*

#### **Calcul de l'indemnité**

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.
2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.
3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.
5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

#### *Article 20*

#### **Limites maximales de responsabilité**

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.
2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.
4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:
  - a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou
  - b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.
5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

*Article 21***Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

*Article 22***Application des exonérations et des limites de responsabilité**

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

**Chapitre VI – Délais de réclamation***Article 23***Avis de dommage**

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.
2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.
3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.
4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.
5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

*Article 24***Prescription**

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.
2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.
3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de l'application de la responsabilité limitée, interrompt la prescription pour toutes les créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages.
4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.
5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

**Chapitre VII – Limites de la liberté contractuelle***Article 25***Clauses frappées de nullité**

1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur

substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:

- a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
- b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;
- c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

### **Chapitre VIII – Dispositions supplétives**

#### *Article 26*

#### **Avaries communes**

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

#### *Article 27*

#### **Autres dispositions applicables et dommages nucléaires**

1. La présente Convention n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.

2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

#### *Article 28*

#### **Unité de compte**

L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

#### *Article 29*

#### **Dispositions nationales supplémentaires**

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.

2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.

3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.

4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1.

## **Chapitre IX – Déclarations relatives au champ d'application**

### *Article 30*

#### **Transports sur certaines voies navigables**

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat.
2. Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.
3. Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, tout autre Etat contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 1, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.
4. Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au dépositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

### *Article 31*

#### **Transports nationaux ou gratuits**

Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits.

### *Article 32*

#### **Réglementations régionales relatives à la responsabilité**

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un Etat ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur entre deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.
3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

## **Chapitre X – Dispositions finales**

### *Article 33*

#### **Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion**

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les Etats au siège du dépositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention,
  - a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
  - b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant;
  - c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

*Article 34*

**Entrée en vigueur**

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq Etats auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.
2. Pour l'Etat qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

*Article 35*

**Dénonciation**

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.
2. La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.

*Article 36*

**Révision et amendement**

A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

*Article 37*

**Révision des montants des limites et de l'unité de compte**

1. Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des Etats Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les Etats contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.
2. La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.
3. Tous les Etats contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1 ou non.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote.
5. Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.
6. a) La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.
- b) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.
- c) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.

7. Le dépositaire notifie à tous les Etats contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4. L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.

8. Un amendement réputé accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un Etat qui devient Etat contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet Etat si celle-ci intervient ultérieurement.

#### Article 38

#### Dépositaire

1. La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.

2. Le dépositaire

- a) communiquera à tous les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification;
- b) informera tous les Etats visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a);
- c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques;
- d) communiquera à tous les Etats visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);
- e) remettra à tous les Etats ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention;
- f) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré;
  - i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration;
  - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
  - iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet;
  - iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur;
  - v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.

3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT à Budapest le vingt-deux juin 2001 en un exemplaire original dont chacun des textes en allemand, anglais, français, néerlandais et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

#### Règlement ministériel du 25 février 2004 portant publication de l'arrêté ministériel belge du 29 octobre 2003 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés.

*Le Ministre des Finances,*

Vu les articles 2, 6, 38, 41 et 42 de la Convention coordonnée instituant l'union économique belgo-luxembourgeoise, approuvée par la loi du 26 mai 1965;

Vu l'article 6 de l'arrêté grand-ducal du 24 avril 1922 relatif à la mise en vigueur des dispositions légales et réglementaires en matière d'accises communes belgo-luxembourgeoises;

Vu le règlement ministériel du 25 juillet 1997 portant publication de la loi belge du 3 avril 1997 relative au régime fiscal des tabacs manufacturés, modifié par la suite;