

Clauses recommandées
(d'autres conditions peuvent être stipulées)

CONDITIONS GÉNÉRALES CONTRACTUELLES EUROPÉENNES POUR L'EMPORT DE BARGES FLUVIALES PAR DES BATEAUX POUSSEURS

(Conditions Européennes de poussage 2007)

établies conjointement par

VBW)
Duisbourg- Ruhrort

et

IVR
Rotterdam

Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen
D- 47119 Duisburg Ruhrort. Haus Rhein. Dammstraße 15-17
~;; Tel. : (0203) 800.06.27 Fax: (0203) 800.06.21

(IVR)
NL63011 BL Rotterdam. Vasteland 12E
Tel.: (010) 411.60.70 Fax.: (010) 411.90.91

INTRODUCTION :

En 1970, ont été mises en place, grâce à l'action d'un « groupe de travail international de la navigation rhénane » des conditions générales types pour les contrats de poussage. En 1980, ces conditions contractuelles ont été complétées par un avenant relatif aux dommages aux tiers. Pratiquement tous les opérateurs rhénans ont adopté ces conditions. Elles ont été signées par 121 sociétés.

L'importance juridique de ce contrat n'est pas négligeable. Il a maintenu le principe général en navigation fluviale de la responsabilité pour faute. Ainsi, les opérateurs de barges et de pousseurs se sont accordés sur une répartition de responsabilité dans le cadre de leur relation contractuelle.

L'avenant de 1980 a montré la voie aux tribunaux en ce qui concerne l'appréciation de la responsabilité pour les dommages aux tiers. Pabst a démontré en 1984, dans sa thèse qui jusqu'ici n'a pas été réfutée, que la responsabilité aussi bien en matière de poussage que de remorquage, s'étend uniquement au bateau qui est à l'origine du dommage.

La responsabilité en matière de navigation de poussage devrait être unifiée au niveau européen selon la pratique développée par la jurisprudence et la doctrine. C'est pour cela que l'Association pour la Navigation Intérieure Européenne et des Voies d'Eau (VBW) a développé, en collaboration avec l'IVR, les « Conditions Générales Contractuelles Européennes pour l'emport de barges fluviales par des bateaux pousseurs – 1997 ». Ces conditions doivent également être accessibles aux opérateurs d'Europe Centrale et Orientale. Les propositions des opérateurs néerlandais ont fait l'objet d'attentions particulières, car ils utilisaient parallèlement aux « Conditions Générales » des conditions contractuelles propres. Par conséquent, une unification juridique a été réalisée.

Les nouvelles conditions maintiennent le principe de la responsabilité pour faute. Elles prennent en compte les conditions de 1970, l'avenant de 1980 et les Algemene Duwconditieën de 1979, et règlent des questions jusqu'à présent litigieuses.

CONDITIONS EUROPEENNES DE POUSSAGE

§1

Définitions

Au sens des présentes conditions générales :

- a) « Pousseur » désigne tout bâtiment à propulsion construit ou particulièrement aménagé de façon à pousser d'autres bâtiments;
- b) « barge » désigne un bâtiment construit ou particulièrement aménagé pour pouvoir se mouvoir en étant poussé ;
- c) « convoi poussé » désigne un ensemble d'un ou de plusieurs pousseurs reliés à une ou plusieurs barges, qui peuvent être couplées par le devant ou par le côté. Cette définition inclut les convois d'engins pousseurs et poussés munis de systèmes de courbage ;
- d) « l'exploitant de pousseur » désigne le propriétaire d'un pousseur ou toute personne, exploitant un pousseur ne lui appartenant pas ;
- e) « l'exploitant de barge » désigne le propriétaire d'une barge fluviale ou toute personne exploitant une barge fluviale ne lui appartenant pas ;
- f) « l'emport » désigne le déplacement des barges par le pousseur, y compris le halage, l'accostage et le départ du lieu d'amarrage ou bien de chargement ou de déchargement, ainsi que la prise en charge de la barge dans le convoi et sa sortie ultérieure de celui-ci, tout comme la remise d'une barge à un autre pousseur ;
- g) « dommage » désigne les dommages matériels, les pertes d'exploitation et tous dommages directement occasionnés en raison d'un événement.

§ 2

Dommmages causés aux barges pendant l'emport par le pousseur

1. L'exploitant du pousseur est responsable des dommages causés à la barge par sa propre faute ou bien par la faute de l'équipage du pousseur, et ce durant la période pendant laquelle la barge était sous la garde et la maîtrise effective de l'équipage du pousseur.

Sont inclus les dommages à la barge causés pendant la durée de l'emport, en raison de l'innavigabilité ou de l'équipement insuffisant du pousseur.

2. L'exploitant du pousseur est seulement responsable des dommages causés à une barge découplée, lorsque les dommages résultent du fait que la barge n'ait pas été correctement découplée du pousseur en raison d'une faute de ce dernier.
3. L'exploitant du pousseur n'est pas responsable des dommages survenus après que la barge ait été remise à un autre pousseur.

§ 3

Dommmages causés au pousseur et à d'autres bâtiments du convoi par une barge emportée dans le convoi

L'exploitant de la barge est responsable des dommages causés de manière fautive, pendant l'emport, à d'autres bâtiments du convoi en raison de l'innavigabilité ou de l'insuffisance d'équipement de la barge.

§ 4

Partage de responsabilité

Lorsque des dommages sont causés à un bâtiment du convoi à la fois par la faute de l'exploitant du pousseur et par la faute de l'exploitant de la barge, alors chaque partie est tenue des dommages proportionnellement à sa faute.

§ 5

Charge de la preuve

1. L'exploitant du pousseur doit rapporter la preuve que les dommages causés à la barge ne sont pas consécutifs à sa faute ou à la faute de l'équipage du pousseur. Il en est de même en ce qui concerne les dommages occasionnés en raison de l'innavigabilité ou de l'insuffisance d'équipements du pousseur. *(concernant le § 2 al.1)*
2. Il appartient à l'exploitant de la barge de rapporter la preuve que les dommages causés à la barge n'étaient pas survenus avant la prise en charge par le pousseur. *(concernant le § 2 al. 1).*
3. Lorsque des dommages surviennent à la barge après qu'elle ait été découplée du pousseur, l'exploitant de la barge doit rapporter la preuve du dommage et de la faute de l'exploitant du pousseur. Toutefois, l'exploitant du pousseur doit prouver que la barge a été correctement découplée ou correctement remise à un autre pousseur. *(concernant le § 2 al.3)*
4. Lorsque des dommages sont causés à d'autres bâtiments du convoi en raison de l'innavigabilité ou de l'insuffisance d'équipements d'une barge emportée, alors l'exploitant de cette barge doit rapporter la preuve que l'innavigabilité ou l'insuffisance d'équipements ne résultent pas de sa faute. *(concernant le §3)*

§ 6

Avis de dommage

Dès que le chef de bord du pousseur a, pendant la durée de l'emport, connaissance d'un dommage à une barge, de l'innavigabilité ou de l'insuffisance d'équipements de celle-ci, il est alors tenu d'avertir sans délai l'exploitant de la barge concernée.

§7

Dommmages mineurs

-1. Lorsque les dommages matériels (à l'exclusion des frais d'expertise, de voyage jusqu'à A un chantier de réparation... etc) et les pertes d'exploitation sont respectivement inférieurs à EURO 4.000,--, tous recours entre l'exploitant du pousseur et l'exploitant de la barge pour dommages et pour pertes d'exploitation sont exclus.

2. Lorsque les dommages ne peuvent pas être qualifiés de mineurs au sens du paragraphe 1er du présent article, ils sont indemnisables dans leur intégralité.

§8

Dommmages à la cargaison

L'exploitant de la barge s'engage à ne pas exercer de recours contre l'exploitant et "équipage du pousseur pour toute action intentée contre lui en raison d'un dommage à la marchandise transportée ou d'une action en avarie commune fondée sur la faute de l'équipage du pousseur.

L'équipage du pousseur ne saurait bénéficier d'un tel abandon de recours, dès lors qu'il a agit soit de manière intentionnelle, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage résulterait probablement de son action.

§9

Matières dangereuses

La responsabilité pour les dommages causés par des matières dangereuses transportées est régie par le droit applicable à chaque espèce.

§ 10

Dommmages aux personnes

La responsabilité pour les dommages aux personnes physiques (dommages corporels, préjudice moral.. etc.) est régie par le droit applicable à chaque espèce.

§ 11

Obligation d'assurance

L'exploitant du pousseur et l'exploitant de la barge sont tenus de souscrire une assurance couvrant de manière suffisante les risques liés à leur responsabilité. Ils peuvent respectivement exiger, l'un de l'autre, la preuve de l'existence de cette couverture par la production d'un certificat d'assurance.

§ 12

Dommages aux tiers

Dans le cadre des rapports entre l'exploitant du pousseur et l'exploitant de la barge, la partie qui, par sa faute, a causé un dommage à des tiers (par exemple, dommages causés à des bâtiments n'appartenant pas au convoi par abordage ou autre comportement fautif de l'équipage du pousseur ou bien par l'innavigabilité ou l'insuffisance d'équipements d'un des bâtiments du convoi), est responsable de ce dommage. Tout recours contre l'autre partie au contrat de poussage est expressément exclu.

§ 13

Garde de la barge précédemment et postérieurement à l'emport

Lorsque l'exploitant du pousseur ou toute autre entreprise substituée a la garde d'une barge précédemment ou postérieurement à son emport dans le convoi, en particulier lors des opérations de chargement, de déchargement ou après le découplage, l'exploitant du pousseur est uniquement tenu de sa faute lourde ou intentionnelle.

§ 14

Limitation de responsabilité

Pour tout recours exercé sur le fondement des présentes conditions générales, la responsabilité de l'exploitant du pousseur est limitée selon les dispositions de la loi applicable. Cette limitation de responsabilité, pour autant qu'elle existe, s'étend également à l'équipage du pousseur.

§ 15

Compétence juridictionnelle

Le tribunal compétent connaît des actions engagées sur le fondement des présentes conditions générales.

§ 16

Application des Conditions Générales

Les présentes conditions générales sont applicables dès lors qu'elles ont été stipulées entre l'exploitant du pousseur et l'exploitant de la barge. Elles ne s'appliquent pas aux dommages causés aux tiers (§12), même lorsque les bâtiments endommagés ont été utilisés par une des parties contractantes.

§ 17

Texte faisant foi

Les présentes conditions générales ont été rédigées en langue anglaise, allemande, française et néerlandaise, après accord de la commission pour le droit fluvial de l'Association Européenne pour la Navigation Intérieure et les Voies d'eau (VBW) et de la commission juridique de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR) en date du 1^{er} mars 1997.

En cas de divergences entre les versions linguistiques, le texte allemand et ses explications font foi.

§ 18

Dépositaires

Les présentes Conditions Générales sont déposées auprès de l'Association Européenne pour la Navigation Intérieure et les Voies d'eau (VBW) et auprès de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR).

Duisbourg-Ruhrort / Rotterdam, le 22 mai 1997

EXPLICATIONS RELATIVES AUX CONDITIONS EUROPEENNES DE POUSSAGE

Les Conditions sont expliquées comme suit :

Concernant le § 1 : définitions

Il paraît utile de définir certains termes.

Concernant §1 a) et §1 b) : pousseur et barge :

La définition de ces termes correspond au § 1.01 du Règlement de Police de la Navigation du Rhin (RheinSchPVO).

Sont également considérés comme « pousseurs » les bateaux à moteur et remorqueurs qui sont spécialement adaptés au poussage d'autres bâtiments .

Sont également considérés comme « barges » des barges destinées à être remorquées, des bâtiments de transbordement et d'autres bateaux possédant une cale à chargement, dès lors qu'ils sont équipés pour être poussés. Cette définition ne comprend pas les équipements flottants et pontons.

Concernant le § 1 c) : convoi poussé :

Sont également considérés comme « convoi poussé » les bateaux à moteurs spécialement construits ou adaptés pour le poussage de barges couplées par le devant ou par le coté. Dans le langage courant, il est également parlé de « navigation en couple. » Le convoi poussé peut contenir plusieurs pousseurs.

Concernant le § 1d) : exploitant de pousseur :

« Exploitant de pousseur » ne désigne pas seulement les propriétaires de pousseurs, mais aussi les exploitants qui opèrent, soit eux-mêmes, soit avec leur propre personnel, des pousseurs appartenant à des tiers (par exemple affrétés). Au sens du Binnenschiffahrtsgesetz allemand les exploitants opérant avec leur propre personnel sont des « Ausrüster » (§ 2 al.1 du Binnenschiffahrtsgesetz).

Concernant le §1 e) : exploitant de barge :

Sont également considérés comme « exploitant de barge », non seulement les propriétaires de barges fluviales, mais aussi les exploitants qui opèrent des barges (par exemple affrétées) appartenant à des tiers.

Concernant le §1 f) : l'emport :

La définition de l'emport est, comme jusqu'à présent, limitée à la période durant laquelle la barge fait partie du convoi poussé, c'est à dire la période pendant qu'elle se trouve sous la

conduite (garde) effective de l'équipage du pousseur. L'emport inclut la prise de la barge dans le convoi, en particulier le couplage, le déplacement de la barge sur de longs et courts trajets y compris le halage, le découplage, l'amarrage de la barge à poste fixe et au lieu de chargement ou de déchargement, ainsi que le transfert de la garde de la barge à un autre pousseur.

Concernant le §1g) : les dommages :

Sont considérés comme dommages, les dommages de toute nature, c'est à dire, outre les dommages matériels, les pertes d'exploitation ainsi que tout préjudice directement consécutif à l'événement dommageable, tel que les coûts de remorquage ou de poussage vers un chantier et les dépenses d'expertise.

Concernant le § 2 : les dommages occasionnés aux barges pendant leur emport par le pousseur :

Concernant le §2 alinéa 1 :

1. Objet de la responsabilité

Font l'objet de la responsabilité de l'exploitant du pousseur, les dommages causés à des barges appartenant à des tiers et emportées dans le convoi, et ce pendant la période durant laquelle elles faisaient partie du convoi.

La responsabilité s'étend à tous les dommages causés à la barge postérieurement à sa prise en charge. En cas de responsabilité pour faute au sens du point 2 des explications relatives au §2 alinéa 1, sont inclus dans le champs de la responsabilité, les dommages causés à une barge en raison de son innavigabilité ou de son insuffisance d'équipements réglementaires, lorsque celle-ci a été intégrée dans le convoi. Il en est ainsi, par exemple, lorsque le bollard n'était plus en état de fonctionnement, qu'il s'était fendu ou détaché pendant le voyage, entraînant la dislocation du convoi et d'autres dommages à la barge. L'exploitant de la barge pourra alors également demander réparation pour ces « autres dommages », tout comme pour les dommages causés à la barge en raison de l'innavigabilité et du naufrage d'une autre barge intégrée dans le convoi. En effet, il s'agit ici de dommages survenus à la barge postérieurement à son intégration dans le convoi.

Si le pousseur n'était pas en état de navigabilité ou équipée selon les exigences réglementaires, et que de ce fait des dommages surviennent à la barge, l'exploitant du pousseur sera responsable de ces dommages. Ce cas est expressément mentionné.

2. Responsabilité pour faute

L'exploitant du pousseur est uniquement responsable dans la mesure où le dommage à la barge repose sur sa faute ou de celle de son équipage.

La faute personnelle de l'exploitant du pousseur est engagée, lorsque, par exemple, l'innavigabilité du pousseur a été la cause du dommage subi par la barge.

La faute de l'équipage du pousseur est engagée lorsqu'il a, lors de la constitution du convoi et pendant le voyage, omis de respecter les règles de Police de navigation du Rhin ou d'autres règles de navigation (RheinSchUO) ou du Danube (DonauSchUO), et que cette omission a entraîné un dommage à la barge. La faute de l'équipage est également caractérisée, lorsqu'une barge visiblement (c'est à dire de toute évidence ou bien de

manière reconnaissable en appliquant la diligence nécessaire) en état d'innavigabilité ou bien insuffisamment équipée a été incorporée dans le convoi.

Concernant le §2 alinéas et 3 :

Il est juridiquement indifférent, que les dommages à la barge aient été occasionnés lors d'un voyage ou bien lors d'une autre période pendant laquelle la barge se trouvait sous la maîtrise (garde) effective de l'équipage du pousseur.

Il en est de même, lorsque, par exemple, la barge se met à dériver après que le pousseur se soit découplé, du fait qu'elle ait été mal amarrée. Une barge est considérée comme mal amarrée, lorsqu'elle n'a pas été correctement ancrée ou bien éclairée selon les prescriptions en vigueur, voir qu'elle n'a pas été découplée en dehors du chenal navigable. Dans les cas précités, la responsabilité de l'exploitant du pousseur est engagée en raison de la faute de l'équipage.

Toutefois, la responsabilité de l'exploitant du pousseur n'est pas engagée, lorsque la maîtrise effective (garde) de la barge a été transférée à un autre exploitant de pousseur et que le dommage soit survenu à partir de ce moment.

Concernant le § 3 :

1. Objet de la responsabilité

Les dommages causés par la barge, pendant son appartenance au convoi, à d'autres bâtiments de ce dernier (pousseur et barges) sont de la responsabilité de l'exploitant de la barge.

Bien que les présentes conditions générales s'appliquent uniquement aux rapports entre l'exploitant du pousseur et l'exploitant de la barge, c'est à dire les parties au contrat, il est possible, dès lors que les présentes conditions générales sont appliquées par plusieurs opérateurs fluviaux pratiquant le poussage, de présumer que tous les propriétaires de bâtiments emportés dans le convoi poussé sont parties au contrat.

Pour autant que certains exploitants de pousseur ou de barges ne font pas application des présentes conditions générales, il est recommandé de stipuler des conditions similaires avant le commencement du voyage. Lorsqu'aucune stipulation en accord avec les présentes conditions n'a été convenue entre les parties, l'exploitant de la barge demeure responsable non seulement envers son cocontractant, mais aussi, sur le fondement du droit commun de la responsabilité pour faute, envers les autres bâtiments se trouvant dans le convoi.

De même, l'exploitant de la barge est uniquement responsable des dommages occasionnés aux autres bâtiments du convoi postérieurement à leur emport.

2. Responsabilité pour faute

Il est expressément mentionné que la responsabilité selon les présentes Conditions Générales repose sur le principe de la responsabilité pour faute.

La faute de l'exploitant de la barge est uniquement caractérisée en cas d'innavigabilité ou de l'insuffisance d'équipement de la barge qui sont à l'origine des dommages à d'autres bâtiments du convoi. L'exploitant de la barge est responsable des dommages ainsi causés.

Tout comme pour le pousseur, l'insuffisance d'équipement est, par exemple, caractérisée lorsqu'un bollard était défectueux (cf. point 1 des explications relatives au § 2 al.1).

Concernant le § 4 : partage de responsabilité

Le fait que chaque partie soit tenue du dommage à hauteur de sa propre faute est conforme au principe de la responsabilité pour faute.

Concernant le § 5 : charge de la preuve

Concernant le § 5 alinéa 1 :

L'exploitant du pousseur doit rapporter la preuve que les dommages occasionnés à la barge emportée ne reposent pas sur sa faute ou celle de son équipage. L'exonération de responsabilité de l'exploitant du pousseur repose sur les principes du droit commun des contrats. Elle se fonde sur le fait que la barge se trouve sous la garde de l'équipage du pousseur.

De même, l'exploitant du pousseur doit prouver que l'innavigabilité ou l'insuffisance d'équipements du pousseur ne reposent pas sur sa faute ou sur celle de son équipage. L'exonération de responsabilité de l'exploitant du pousseur correspond ici aux principes du droit commun des contrats. Cette exonération découle du fait que l'exploitant du pousseur est tenu d'utiliser un pousseur en état de navigabilité et équipé en accord avec la réglementation en vigueur.

Concernant le § 5 alinéa 2 :

L'exploitant de la barge doit rapporter la preuve que la demande d'indemnité formée contre lui repose sur un dommage qui est postérieur à l'emport de la barge dans le convoi. Cette répartition de la charge de la preuve correspond également aux principes du droit commun des contrats. Les présentes conditions le mentionnent clairement. Toutefois, il n'a pas été oublié que cette preuve est difficile pour l'exploitant de la barge, surtout lorsque les dommages ne sont pas apparents et, considérant que la barge se trouve souvent hors de la garde directe de son exploitant. Cependant, il n'existait pas de raisons pour faire peser la charge de la preuve sur l'exploitant du pousseur. Il lui est tout aussi difficile de constater des dommages et il doit partir du présupposé que les barges remises pour l'emport dans le convoi sont en bon état. Toutefois, l'exploitant du pousseur n'est pas pour autant libéré de l'obligation de rapporter la preuve que l'équipage du pousseur a, conformément à son obligation de diligence, inspecté l'état de navigabilité et l'équipement du pousseur sans constater des défauts apparents.

Concernant le § 5 alinéa 3 :

L'opération d'emport de la barge inclut l'amarrage de celle-ci après le déplacement. La responsabilité de l'exploitant de la barge s'étend donc aussi à cette opération, lorsque, par exemple, la barge qui n'a pas été correctement amarrée dérive, alors que le pousseur se soit déjà dégagé. Dans ce cas, l'exploitant du pousseur sera responsable en vertu de la faute de l'équipage du pousseur. Il apparaît justifié de faire reposer la charge de la preuve de la faute de l'équipage du pousseur sur l'exploitant de la barge. Cependant, l'exploitant du pousseur devra démontrer que la barge a été correctement (c'est à dire en respect avec les règlements de police de la navigation) décollée, amarrée ou remise à un autre pousseur.

'''

...

Concernant le § 5 alinéa 4 :

L'exploitant de la barge doit prouver que les dommages à d'autres bâtiments du convoi ne reposent pas sur sa faute, sur l'innavigabilité ou l'insuffisance d'équipements de la barge. L'exonération de responsabilité correspond aux principes généraux du droit commun des contrats.

I Concernant le § 6 : avis de dommage

L'avis de dommage est important, car il permet à l'exploitant de la barge de prendre les mesures nécessaires. De ce fait, l'obligation d'avis de dommage du chef de bord du pousseur a été expressément prévue. De toute façon, il devrait être également dans l'intérêt de l'exploitant du pousseur de faire toute diligence pour éclaircir les circonstances de fait du dommage et conserver les preuves. La procédure de conservation de preuves reste du domaine soit de l'exploitant du pousseur, soit de l'exploitant de la barge. ...

I Concernant le § 7 : dommages mineurs:

Dans un but de simplification et surtout d'économie de frais annexes, qui sont souvent élevés, il est stipulé une renonciation à recours en cas de dommages mineurs.

! Lorsque les dommages matériels sont d'un montant inférieur à EURO 4000,-- le préjudice pour perte d'exploitation peut être supérieur à EUR 4000,-- Il peut en être ainsi en cas de dommages à un pousseur. Le montant du dommage matériel et le montant du préjudice en raison de la perte d'exploitation doivent être pris en considération séparément l'un de l'autre. Les parties restent libres de constater contradictoirement les dommages matériels et les préjudices de perte d'exploitation. A défaut de dommage mineur, le dommage matériel et le préjudice pour perte d'exploitation doivent être réparés intégralement.

Concernant le § 8 : dommages à la marchandise transportée

Bien que le propriétaire de la marchandise transportée ne soit pas partie au contrat reposant sur les présentes conditions générales, il était nécessaire de préciser les relations entre les parties au contrat de poussage et ce tiers.

Selon les principes du droit commun des contrats, l'exploitant de la barge est responsable des dommages survenus à la marchandise transportée du fait de sa faute. Pour des raisons de politique juridique et conformément aux conventions internationales régissant la responsabilité, il est apparu opportun d'exclure tous recours contre l'exploitant du pousseur pour dommages à la cargaison dues aux fautes de l'équipage du pousseur. Bien entendu, il n'en est pas ainsi, lorsque l'équipage du pousseur a causé le dommage, soit intentionnellement, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait (faute intentionnelle ou inexcusable).

L'exonération de responsabilité inclut non seulement la faute nautique de l'équipage du pousseur, mais aussi la faute commerciale de son exploitant. L'exploitant de la barge reste libre de conserver sa responsabilité de s'exonérer de celle-ci (dans les clauses de la lettre de voiture) ou bien de couvrir sa responsabilité dans le cadre d'une assurance RC transporteur.

Concernant le § 9 : matières dangereuses
Concernant le § 10 : dommages aux personnes

Etablir des clauses relatives à ces domaines dépasserait le cadre des présentes conditions générales. Il est donc seulement rappelé que chaque espèce est régie selon le droit applicable en la matière.

Concernant le § 11 : obligation d'assurance

Il est apparu opportun d'introduire une obligation d'assurance, ce qui implique une obligation d'information réciproque. Celle-ci doit cependant seulement être mise en œuvre suite à la volonté expresse d'une des parties.

Concernant le § 12 : dommages aux tiers

Les dommages causés par le convoi aux tiers (par exemple : dommages à d'autres bateaux par abordage fautif ou autre comportement fautif du convoi) sont soumis aux mêmes principes de responsabilité que ceux applicables aux rapports des parties au convoi.

Les opérateurs fluviaux partent ici du présupposé que les juridictions appliquent le principe de la responsabilité pour faute, ce qui inclut que le bâtiment à l'origine du dommage sera seul responsable. Lorsque, nonobstant le principe de la responsabilité pour faute et, alors qu'aucune faute ne peut être démontrée, des recours sont formés contre d'autres bâtiments du convoi, il est convenu que ces autres bâtiments n'encourent aucune responsabilité à l'égard des tiers.

Concernant le § 13 : garde de la barge précédemment et postérieurement à l'emport dans le convoi

Ces faits ne relèvent pas de l'opération de poussage proprement dite. Toutefois, il arrive fréquemment, qu'un exploitant de pousseur prenne la barge sous sa garde avant ou après l'emport dans le convoi, en particulier lors des opérations de chargement ou de déchargement. L'exploitant du pousseur sera uniquement responsable, pendant cette période, des dommages dus à sa faute lourde ou intentionnelle. Des stipulations contraires doivent être expressément convenues.

Concernant le § 14 : limitation de responsabilité

Le principe de la limitation de responsabilité est maintenu dans le poussage fluvial. Ceci correspond à la Convention du 4 novembre 1988 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau en navigation intérieure (Convention CLNI).

L'extension de la limitation de responsabilité en faveur de l'équipage constitue une participation au développement du droit fluvial.

En outre, sont applicables les lois et règlements en vigueur selon le droit applicable à chaque espèce. Une telle stipulation est apparue particulièrement évidente en ce qui concerne la prescription, ce qui explique que cette dernière en soit pas abordée dans les présentes clauses.

Concernant le § 15 : compétence juridictionnelle

Aucune stipulation n'a été faite relativement à la compétence juridictionnelle. Il est toutefois, dans le cadre de l'application de la Convention de Mannheim, fait référence à la compétence des tribunaux de la navigation du Rhin, conformément à l'article 34bis de la Convention de Mannheim précitée.

Concernant le § 16 : application des présentes conditions

Les présentes conditions ne sont pas d'application automatique. Elles doivent être expressément convenues entre les parties. Il peut en être ainsi, par exemple, lors de la confirmation ou de l'acceptation de l'ordre de transport à laquelle est jointe le texte des présentes conditions.

Il est clairement établi que les présentes conditions ne concernent que les relations contractuelles entre les parties au convoi et ne sont donc pas applicables aux dommages à l'égard des tiers, puisque la relation envers des tiers ne peut pas être régie contractuellement. Par conséquent, les présentes conditions ne s'appliquent pas lorsqu'un dommage a été causé à un bâtiment extérieur au convoi qui était, par hasard, opéré par un une des parties au contrat. Il est cependant nécessaire de se référer au § 12 des présentes conditions, afin de clarifier, dans un but de politique juridique générale, que les principes généraux du droit de la responsabilité sont applicables. Il est renvoyé aux explications concernant le § 12.

Concernant le § 17 : version originale

Le texte original a été rédigé en allemand. Il sera traduit en anglais, français et néerlandais. Dans un esprit d'unification du droit, la traduction dans d'autres langues est recommandée.

En cas de divergences d'interprétation entre les versions, le texte allemand et ses explications font foi.

Concernant le § 18 : déposition

Le texte original des présentes conditions est déposé auprès de l'Association Européenne pour la Navigation Intérieure et les Voies d'eau (VBW) et auprès de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR). Des copies peuvent être obtenues auprès des deux associations.

Signé Dr. Pabst pour le VBW
et Mme Hacksteiner, LL.M., pour l'IVR.