

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2007-2008

30 JANUARI 2008

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001

INHOUD

	Blz.
	—
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	26
Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) .	27
Voorontwerp van wet	47
Advies van de Raad van State	48

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

30 JANVIER 2008

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

SOMMAIRE

	Pages
	—
Exposé des motifs	2
Projet de loi	26
Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) . .	27
Avant-projet de loi	47
Avis du Conseil d'État	48

MEMORIE VAN TOELICHTING

Onderhavig voorontwerp van wet strekt ertoe het Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, goed te keuren.

1. PROCEDUREVERLOOP

1.1. Totstandkoming van het Verdrag

Aan de totstandkoming van dit Verdrag gaat een lange voorgeschiedenis vooraf. In 1949 ontstond een eerste unificatieproject in de schoot van het Internationaal Instituut voor de Eenmaking van het Privaatrecht (UNIDROIT): het betrof een ontwerpverdrag inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMN Verdrag). Dat ontwerpverdrag werd een tiental jaren later verder in behandeling genomen door het Comité van Binnenlands Transport van de Economische Commissie voor Europa van de VN (ECE/VN), maar resulteerde niet in een definitieve verdragstekst. De meningsverschillen tussen de delegaties betreffende de ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade wegens navigatiefout bleken onoverbrugbaar. Een tweede poging in 1975 strandde om dezelfde reden. Uiteindelijk werd een nieuw ontwerpverdrag in 1996 opgesteld onder impuls van het « *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen* » (VBW) te Duisburg. Dit nieuwe project was gebaseerd op het CMN ontwerpverdrag, maar haalde verder inspiratie uit andere reeds bestaande verdragen inzake goederenvervoer. Het werd in behandeling genomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN).

Finaal werd het Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (Convention relative au Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure — CMNI), hierna Verdrag genoemd, aangenomen door de gezamenlijk door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN) georganiseerde Diplomatieke Conferentie die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden. Het Verdrag werd op 22 juni 2001 te Boedapest ondertekend door volgende zestien Staten: België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Roemenië, Zwitserland, Slowakije, Tsjechië, Polen, Moldavië, Portugal, Oekraïne en Hongarije.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent avant-projet de loi vise à approuver la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), signée à Budapest le 22 juin 2001.

1. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

1.1. Élaboration de la Convention

L'élaboration de cette Convention est le fruit d'une longue évolution. Un premier projet d'unification a vu le jour en 1949 sous l'égide de l'Institut international pour l'Unification du Droit privé (UNIDROIT). Il s'agissait d'un projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Convention CMN). Ce projet a été réexaminé une dizaine d'années plus tard par le Comité des Transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU), mais n'a pas abouti à un texte définitif. Les divergences d'opinion entre les délégations concernant l'exonération de la responsabilité des transporteurs pour les dommages résultant d'une faute de navigation semblaient insurmontables. Une seconde tentative en 1975 échoua pour les mêmes raisons. Enfin, un nouveau projet de convention a vu le jour en 1996 sous l'impulsion du « *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen* » (VBW) à Duisburg. Ce nouveau projet était basé sur le projet de convention CMN, mais s'inspirait également d'autres conventions déjà existantes en matière de transport de marchandises. Ce projet a été examiné par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR), la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU).

Finalement, la Convention relative au Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure (CMNI), nommée ci-après la Convention, a été adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCR), la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU), qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000. La Convention a été signée le 22 juin 2001 à Budapest par les seize États suivants: la Belgique, la Bulgarie, l'Allemagne, la France, la Croatie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie, la Suisse, la Slovaquie, la Tchèque, la Pologne, la Moldavie, le Portugal, l'Ukraine et la Hongrie.

1.2. Inwerkingtreding van het Verdrag

Overeenkomstig artikel 34.1 van het Verdrag treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben neergelegd.

Het Verdrag is in werking getreden op 1 april 2005 nadat Kroatië het als vijfde Staat heeft geratificeerd. De stand van zaken betreffende de ratificaties is thans als volgt: Hongarije op 7 mei 2002, Roemenië op 3 april 2004, Zwitserland op 13 mei 2004, Luxemburg op 25 mei 2004, Kroatië op 7 december 2004, Tsjechië op 7 november 2005, Bulgarije op 19 april 2006 en Nederland op 20 juni 2006.

1.3. Advies van de Inspectie van Financiën

De Inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, heeft geen opmerkingen geformuleerd.

1.4. Advies van de Raad van State

2. ALGEMENE TOELICHTING

Het vervoer over de binnenwateren was tot voor kort de enige vervoersmodus die nog geen internationale regelgeving kende die toepassing vindt op de overeenkomst van goederenvervoer. Voor de andere vervoersmodi (zee-, weg-, lucht- en spoorvervoer) bestaan reeds decennialang uniforme regels met betrekking tot de overeenkomst van internationaal goederenvervoer: het betreft de Regelen van Den Haag-Visby en de Regelen van Hamburg voor het maritiem goederenvervoer, het CMR Verdrag voor het vervoer van goederen over de weg, de Verdragen van Warschau en Guadalajara voor het luchtgebonden vervoer van onder andere goederen, en de CIM Uniforme regelen van Bern voor het spoorgebonden goederenvervoer.

Bij gebrek aan een uniform internationaal regelgevend kader waren de spelers bij een internationaal goederenvervoer over de binnenwateren, voor zover ze hun vervoerovereenkomst niet afgesloten hadden op grond van particuliere vervoersvoorwaarden zoals bijvoorbeeld de Rijn Cognossement voorwaarden of de IVTB voorwaarden (*Internationale Verlade- und Transportbedingungen*) van het VBW (*Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen*), genooddaakt terug te vallen op het op de overeenkomst toepasselijke (gekozen of aangewezen) nationale recht. Maar de verschillen tussen de diverse

1.2. Entrée en vigueur de la Convention

Conformément à l'article 34.1 de la Convention, celle-ci 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 États 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 depositaire.

La Convention est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005 après que la Croatie en tant que cinquième État l'avait ratifiée. À l'heure actuelle, elle a été ratifiée par : la Hongrie le 7 mai 2002, la Roumanie le 3 avril 2004, la Suisse le 13 mai 2004, le Luxembourg le 25 mai 2004, la Croatie le 7 décembre 2004, la Tchéquie le 7 novembre 2005, la Bulgarie le 19 avril 2006 et les Pays-Bas le 20 juin 2006.

1.3. Avis de l'Inspection des Finances

L'Inspecteur des Finances accrédité auprès du SPF Mobilité et Transports n'a pas formulé d'observations.

1.4. Avis du Conseil d'État

2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL

Le transport par navigation intérieure a été, jusqu'il y a peu, le seul mode de transport à ne pas connaître de réglementation internationale s'appliquant au contrat de transport de marchandises. Pour les autres modes de transport (maritime, routier, aérien ou ferroviaire), il existe déjà des règles uniformes en matière de contrat international de transport de marchandises depuis des décennies. Il s'agit des règles de La Haye-Visby et des règles de Hamburg pour le transport de marchandises par mer, de la Convention CMR pour le transport de marchandises par route, des Conventions de Varsovie et de Guadalajara pour le transport aérien de marchandises (entre autres) et des règles uniformes CIM de Berne pour le transport ferroviaire de marchandises.

En l'absence d'un cadre réglementaire international uniforme, les différents acteurs d'un transport international de marchandises en navigation intérieure devaient retomber sur le droit national (choisi ou assigné) applicable au contrat, pour autant que leur contrat de transport n'avait pas été conclu sur la base de conditions de transport particulières comme celles, par exemple, du Connaissement du Rhin ou celles de l'IVTB (*Internationale Verlade- und Transportbedingungen*) du VBW (*Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen*). Mais les différences entre les diverses législations et réglementations

ationale wetgevingen en reglementeringen, en de noodgedwongen toepassing van het conflictenrecht (verwijzingsregels van het internationaal privaatrecht) leidden tot rechtsonzekerheid met betrekking tot de rechten en verplichtingen van de contractspartijen. Zo inspireerden sommige Staten (bijvoorbeeld Zwitserland en Nederland) hun binnenvaartrecht op bepalingen van het zeevervoer, terwijl andere Staten (bijvoorbeeld Duitsland) zich eerder lieten leiden door bepalingen van het weg- en spoorvervoer. Zo was de ene nationale regelgeving verladervriendelijker terwijl de andere eerder vervoerdersvriendelijker was. Verder bevonden bepaalde midden- en oosteuropese Staten zich, na het verdwijnen van het IJzeren Gordijn, in een juridisch vacuüm zonder specifiek binnenvaartrecht.

Het Verdrag heeft daarom als doel de regels betreffende de privaatrechtelijke overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren op paneuropees vlak maximaal te harmoniseren en te uniformiseren. Het Verdrag roept derhalve een gereguleerd contractueel regime in het leven. Zo voert het onder andere regels in betreffende de rechten en verplichtingen van de overeenkomstsluitende partijen, betreffende de (beperking van de) aansprakelijkheid van de vervoerder voor ladingverlies en -schade, en betreffende de vervoersdocumenten. De beoogde harmonisatie bestaat erin te komen tot een aanvaardbaar evenwicht tussen de economische belangen van de verladere aan de ene kant en de vervoerders aan de andere kant, wat op zich een stimulans biedt voor de verdere ontwikkeling van het internationale goederenvervoer over de binnenwateren. Om tot een consensus te komen werden bepalingen overgenomen zowel uit de maritieme sfeer (Regels van Den Haag-Visby en Regelen van Hamburg) als uit de sfeer van het weg- en spoorvervoer (CMR Verdrag en CIM Uniforme regelen). Voor de Donaulanden is het Verdrag een geschikt instrument om de toenemende handel met de westeuropese Staten te ondersteunen en te consolideren, en aldus er zorg voor te dragen dat zich aldaar geen nieuwe versplintering van het binnenvaartrecht ontwikkelt.

De goedkeuring en ratificatie van het Verdrag moet bijdragen tot de promotie, de verdere opwaardering en ontwikkeling van de binnenvaart als volwaardige internationale vervoersmodus voor goederentransport in een paneuropese context, tot het creëren van een grotere rechtszekerheid ten behoeve van de actoren in de binnenvaartsector bij het onderhandelen en afsluiten van de vervoercontracten, bijgevolg tot een vermindering van juridische geschillen, en tot een betere beheersing van kosten en risico's die een binnenvaartondernemer en diens verzekeraar(s) incalculeren in het kader van hun bedrijfsvoering.

nationales et l'application inéluctable du droit des conflits (règles de référence du droit international privé) ont généré l'insécurité juridique au niveau des droits et obligations des parties contractantes. Ainsi certains États (comme la Suisse et les Pays-bas) se sont inspirés des dispositions du transport maritime pour définir leur législation en matière de navigation intérieure tandis que d'autres (comme l'Allemagne) se sont plutôt laissé guider par des dispositions du transport routier et ferroviaire. Par conséquent, les réglementations nationales favorisaient tantôt les chargeurs, tantôt les transporteurs. En outre, certains États d'Europe centrale et orientale se sont retrouvés après la disparition du rideau de fer devant un vide juridique sans droit fluvial spécifique.

Pour cette raison, la Convention tend à harmoniser et à uniformiser au maximum au niveau paneuropéen les règles relatives aux contrats de droit privé en matière de transport de marchandises en navigation intérieure. Elle institue dès lors un régime contractuel réglementé et introduit entre autres des règles concernant les droits et obligations des parties contractantes, la (limitation) de la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises, et les documents de transport. L'harmonisation recherchée vise à obtenir un équilibre acceptable entre les intérêts économiques à la fois des chargeurs et des transporteurs afin de stimuler la poursuite du développement du transport international de marchandises par voie fluviale. Pour arriver à un consensus, des dispositions ont été reprises tant du domaine maritime (règles de La Haye-Visby et règles de Hambourg) que du domaine du transport routier et ferroviaire (Convention CMR et règles uniformes CIM). Pour les pays du Danube, la Convention est un instrument adéquat pour soutenir et consolider le commerce en expansion avec les États d'Europe occidentale et pour permettre ainsi d'éviter un nouveau morcellement du droit fluvial.

L'approbation et la ratification de la Convention doivent contribuer à la promotion, à la revalorisation et au développement de la navigation intérieure en tant que mode de transport international de marchandises à part entière dans un contexte paneuropéen, à créer une plus grande sécurité juridique au profit des acteurs du secteur de la navigation intérieure lors de la négociation et de la conclusion des contrats de transport et à réduire ainsi les litiges juridiques, ainsi qu'à une meilleure maîtrise des coûts et des risques dont l'entrepreneur de navigation intérieure et son (ses) assureur(s) doivent tenir compte dans le cadre de leur gestion.

Overeenkomstig artikel 30 van het Verdrag heeft elke Staat de mogelijkheid om te verklaren dat hij het Verdrag niet toepast op vervoerovereenkomsten waarbij gebruik gemaakt wordt van bepaalde op zijn grondgebied gelegen waterwegen (namelijk enkel die waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is, en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen). Het praktisch belang voor België is onbestaande, vermits België hoofdzakelijk als transitland fungeert. Daarom legt België geen dergelijke verklaring af.

Het Verdrag is uit zijn aard van toepassing op het internationaal goederenvervoer: de plaats van inontvangstneming of de laadhaven en de plaats van aflevering of de loshaven moeten gelegen zijn in twee verschillende Staten waarvan er tenminste één Partij is bij het Verdrag. De goedkeuring en ratificatie van het Verdrag impliceert dat overeenkomsten van internationaal vervoer vanuit of naar een Belgische haven in principe onder het Verdragsregime zullen vallen.

Overeenkomstig artikel 31 (a) van het Verdrag wordt verder de mogelijkheid open gelaten voor elke Staat om te verklaren dat hij de Verdragsbepalingen eveneens toepast op overeenkomsten van nationaal goederenvervoer waarbij de plaatsen van inontvangstneming of de laadhaven en de plaats van aflevering of de loshaven binnen zijn grondgebied zijn gelegen. België legt geen dergelijke verklaring af en licht deze optie dus niet. Het CMNI Verdrag van toepassing verklaren op het nationale goederenvervoer impliceert in België een interferentie met de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting. Het toepassingsgebied van deze wet is ruimer dan het toepassingsgebied van het CMNI Verdrag. Zo handelt ze over bevrachtingscontracten, en niet louter over vervoercontracten. De eerste zijn ruimer dan de tweede: een bevrachtingscontract kan gesloten worden met het oog op vervoer, maar ook met het oog op een opslag van lading. Daar waar het Verdrag het heeft over de begrippen «vervoerovereenkomst», «vervoerder» en «afzender», heeft deze wet het over «een contract tot bevrachting», «bevrachter», en «inlader». Verder bevat het CMNI Verdrag een aantal bepalingen van dwingend recht, terwijl onze wet omzeggens geheel van aanvullend recht is. Het is dan ook de vraag of de bepalingen van het CMNI Verdrag geschikt zijn als vertrekpunt voor een desgewenste modernisering van de huidige regelgeving van toepassing op nationaal fluviaal vervoer. In elk geval is het aangewezen dat een modernisering en ingrijpende wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting op een doordachte, onderbouwde en wel overwogen wijze zou gebeuren. Op het internationale plan raakt het CMNI Verdrag stilaan ingeburgerd. België kan niet achterblijven. Daarom werd geopteerd om in een eerste fase het CMNI Verdrag goed te keuren en te ratificeren zodat het in

Conformément à l'article 30 de la Convention, chaque État peut déclarer qu'il n'appliquera pas la Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire (il ne peut s'agir que de voies navigables non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales). L'intérêt pratique pour la Belgique est inexistant, étant donné que la Belgique est essentiellement un pays de transit. Pour cette raison, la Belgique ne fait pas une telle déclaration.

La Convention est par sa nature applicable au transport international de marchandises: le lieu de prise en charge ou port de chargement et le lieu de livraison ou port de déchargement doivent être situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État partie à la Convention. L'approbation et la ratification de la Convention impliquent que les contrats de transport international en provenance ou à destination d'un port belge relèveront en principe du régime de la Convention.

Conformément à l'article 31 (a) de la Convention, chaque État peut aussi déclarer qu'il appliquera également les dispositions de la Convention 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. La Belgique ne fait pas une telle déclaration et ne retient donc pas cette option. Déclarer la Convention CMNI applicable pour le transport national de marchandises implique en Belgique une interférence avec la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. Le champ d'application de cette loi est plus étendu que celui de la Convention CMNI. Cette loi régit non seulement les contrats de transports mais aussi les contrats d'affrètement. Ces derniers sont plus vastes que les contrats de transport: un contrat d'affrètement peut être conclu en vue d'un transport, mais aussi en vue d'un entreposage de la cargaison. Là où la Convention parle de «contrat de transport», de «transporteur» et d'«expéditeur», la loi parle de «contrat d'affrètement», d'«affréteur» et de «chargeur». Par ailleurs, la Convention CMNI comporte un certain nombre de règles impératives alors que notre loi ne comporte pour ainsi dire que du droit supplétif. La question se pose dès lors de savoir si les dispositions de la Convention CMNI sont adéquates comme point de départ pour une modernisation souhaitée de la réglementation actuelle du transport fluvial national. En tout cas, il serait utile qu'une modernisation, entraînant une modification profonde de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, se fasse de façon réfléchie, étayée et argumentée. Sur le plan international, la Convention CMNI entre progressivement dans les mœurs. La Belgique ne peut pas rester à la traîne. Pour cette raison, il a été décidé dans une première phase d'approuver et de ratifier la

België van toepassing wordt op overeenkomsten van internationaal goederenvervoer over de binnenwateren.

Een zuiver nationaal fluviaal goederenvervoer blijft vooralsnog onderworpen aan de suppletieve bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, voor zover de partijen er niet contractueel van afwijken. Enkel de artikelen 5 en 33 van die wet zijn van dwingend recht. Niets belet dus de partijen om de Verdragsbepalingen toch contractueel van toepassing te verklaren op een nationaal goederenvervoer.

Overeenkomstig artikel 32 van het Verdrag wordt verder de mogelijkheid open gelaten voor elke Staat om te verklaren dat hij de ontheffing van aansprakelijkheid voor navigatiefout wettelijk invoert, hetzij enkel in het kader van een internationaal goederenvervoer, hetzij enkel in het kader van een nationaal goederenvervoer, hetzij in het kader van de beide. België legt geen dergelijke verklaring af en licht deze optie dus niet. Een verklaring waarmee voornoemde aansprakelijkheidsontheffing wettelijk wordt ingevoerd in een Staat waar een internationaal goederenvervoer een aanvang of een einde neemt heeft immers slechts uitwerking voor zover de andere Staat een identieke verklaring heeft afgelegd. Abstractie gemaakt van de wenselijkheid en de opportuniteit om een dergelijke ontheffing in België wettelijk in te voeren, heeft het *de facto* slechts zin om dit te doen voor zover de omringende landen hetzelfde doen. Nederland en Luxemburg hebben geen dergelijke verklaring afgelegd. Volgens de beschikbare informatie zijn noch Frankrijk noch Duitsland zinnens het te doen. Onder deze omstandigheden zou het afleggen van een Belgische verklaring dode letter blijven, minstens voor vervoerovereenkomsten met een aanvang of eindpunt in de belangrijke ons omringende binnenvaartlanden. Vermits het in de huidige stand van zaken niet de intentie is om de Verdragsbepalingen van toepassing te verklaren op het nationaal goederenvervoer, is de vraag of een wettelijke aansprakelijkheidsontheffing voor verlies of schade t. g.v. een navigatiefout in het kader van een nationaal goederenvervoer moet worden ingevoerd, verder zonder voorwerp. De in het suppletiefrechtelijk artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting voorziene (voorwaardelijke) ontheffing voor schade t.g.v. navigatiefouten blijft dus onverkort van kracht.

*
* *

Convention CMNI pour la rendre applicable en Belgique sur les contrats de transport international de marchandises en navigation intérieure.

Un transport fluvial de marchandises entièrement national reste encore soumis aux dispositions supplétives de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, pour autant que les parties n'y dérogent pas contractuellement. Seuls les articles 5 et 33 de cette loi sont de droit impératif. Rien n'empêche donc les parties de déclarer de façon contractuelle que les dispositions de la Convention CMNI sont d'application sur un transport de marchandises national.

Conformément à l'article 32 de la Convention, chaque État peut aussi déclarer qu'il introduira légalement l'exonération de responsabilité en cas de faute de navigation soit uniquement dans le cadre d'un transport international de marchandises, soit uniquement dans le cadre d'un transport national de marchandises, soit dans les deux cas. La Belgique ne fait pas une telle déclaration et ne retient donc pas cette option. Une déclaration introduisant légalement cette exonération de responsabilité dans un État où commence ou se termine un transport international de marchandises ne produit ses effets que si l'autre État a fait une déclaration identique. Abstraction faite du souhait et de l'opportunité d'introduire légalement en Belgique une telle exonération de responsabilité, pareille mesure n'aurait de sens que si les pays limitrophes font de même. Les Pays-Bas et le Luxembourg n'ont pas fait de déclaration de ce type. Selon les informations disponibles, ni la France, ni l'Allemagne n'ont l'intention de le faire. Dans ces circonstances, la déposition d'une déclaration belge resterait lettre morte, tout au moins pour les contrats de transport avec point de départ ou d'arrivée dans les pays limitrophes les plus représentatifs sur le plan de la navigation intérieure. Étant donné que dans l'état actuel des choses, il n'entre pas dans les intentions de déclarer les dispositions de la Convention applicables au transport national de marchandises, la question de savoir s'il y a lieu d'introduire ou non une exonération légale de responsabilité en cas de pertes ou de dommages causés par une faute de navigation dans le cadre d'un transport national de marchandises, est pour le reste sans objet. L'exonération (conditionnelle) de responsabilité pour les dommages causés par une faute de navigation, prévue par l'article 32 (droit supplétif) de la loi du 5 mai 1936, reste d'application sans restrictions.

*
* *

3. OVERZICHT VAN DE ARTIKELEN**Hoofdstuk I****Algemene Bepalingen**

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Artikel 2 Toepassingsgebied

Hoofdstuk II

Rechten en verplichtingen van de overeenkomstsluitende partijen

Artikel 3 Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

Artikel 4 Ondervervoerder

Artikel 5 Afleveringstermijn

Artikel 6 Verplichtingen van de afzender

Artikel 7 Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

Artikel 8 Aansprakelijkheid van de afzender

Artikel 9 Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

Artikel 10 Aflevering van de goederen

Hoofdstuk III**Vervoersdocumenten**

Artikel 11 Aard en inhoud

Artikel 12 Voorbehouden in de vervoersdocumenten

Artikel 13 Cognossement

Hoofdstuk IV**Het recht om over de goederen te beschikken**

Artikel 14 Beschikkingsgerechtigde

Artikel 15 Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

Hoofdstuk V**Aansprakelijkheid van de vervoerder**

Artikel 16 Aansprakelijkheid voor schade

3. APERÇU DES ARTICLES**Chapitre I^{er}****Dispositions générales**

Article 1^{er} Définitions

Article 2 Champ d'application

Chapitre II**Droits et obligations des parties contractantes**

Article 3 Prise en charge, transport et livraison des marchandises

Article 4 Transporteur substitué

Article 5 Délai de livraison

Article 6 Obligations de l'expéditeur

Article 7 Marchandises dangereuses ou polluantes

Article 8 Responsabilité de l'expéditeur

Article 9 Résiliation du contrat de transport par le transporteur

Article 10 Livraison des marchandises

Chapitre III**Documents de transport**

Article 11 Nature et contenu

Article 12 Inscription de réserves sur les documents de transport

Article 13 Connaissancement

Chapitre IV**Droit de disposer des marchandises**

Article 14 Titulaire du droit de disposer

Article 15 Conditions de l'exercice du droit de disposer

Chapitre V**Responsabilité du transporteur**

Article 16 Responsabilité pour préjudice

Artikel 17 Ondergeschikten en lasthebbers

Artikel 18 Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

Artikel 19 Berekening van de schadevergoeding

Artikel 20 Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 21 Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

Artikel 22 Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

Hoofdstuk VI

Termijn voor het instellen van vorderingen

Artikel 23 Mededeling van schade

Artikel 24 Verjaring

Hoofdstuk VII

Beperking van de contractuele vrijheid

Artikel 25 Nietige bedingen

Hoofdstuk VIII

Aanvullende bepalingen

Artikel 26 Avarij-grosse

Artikel 27 Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

Artikel 28 Rekeneenheid

Artikel 29 Aanvullend nationaal recht

Hoofdstuk IX

Verklaringen ten aanzien van het toepassingsgebied

Artikel 30 Vervoer over bepaalde waterwegen

Artikel 31 Nationaal vervoer of vervoer om niet

Artikel 32 Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

Article 17 Préposés et mandataires

Article 18 Exonérations particulières de responsabilité

Article 19 Calcul de l'indemnité

Article 20 Limites maximales de responsabilité

Article 21 Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Article 22 Application des exonérations et des limites de responsabilité

Chapitre VI

Délais de réclamation

Article 23 Avis de dommage

Article 24 Prescription

Chapitre VII

Limite de la liberté contractuelle

Article 25 Clauses frappées de nullité

Chapitre VIII

Dispositions supplétives

Article 26 Avaries communes

Article 27 Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

Article 28 Unité de compte

Article 29 Dispositions nationales supplémentaires

Chapitre IX

Déclarations relatives au champ d'application

Article 30 Transports sur certaines voies navigables

Article 31 Transports nationaux ou gratuits

Article 32 Réglementations régionales relatives à la responsabilité

Hoofdstuk X**Slotbepalingen**

Artikel 33 Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding

Artikel 34 Inwerkingtreding

Artikel 35 Opzegging

Artikel 36 Herziening en wijzigingen

Artikel 37 Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid

Artikel 38 Depositaris

4. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING**Artikel 1 — Begripsomschrijvingen**

Dit artikel definieert de terminologie van het Verdrag, meer bepaald de begrippen «vervoerovereenkomst», «vervoerder», «ondervoerder», «afzender», «geadresseerde» en «vervoersdocument». Verder wordt gespecificeerd wat wel en niet wordt begrepen onder «goederen», en wat wordt verstaan onder «schriftelijk» en «het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat».

Artikel 2 — Toepassingsgebied

In dit artikel wordt het toepassingsgebied van het Verdrag afgebakend. De eerste § schrijft het algemeen principe voor: het Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst indien de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er minstens één Partij is bij het Verdrag. Indien de vervoerovereenkomst de keuze laat tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.

Ingevolge de tweede § is het Verdrag, behoudens twee uitzonderingen, ook van toepassing op de overeenkomst van goederenvervoer waarvan het traject zich uitstrekt zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, echter zonder dat de goederen mogen overgeslagen worden. Bedoeld wordt onder andere de estuaire vaart. Voor een afbakening van de Belgische wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, kan verwezen worden naar de omschrijving van de «Belgische zeewateren» zoals opgenomen in artikel 1, 5° van de Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. Onder de Belgische binnenwateren wordt dan verstaan: de Belgische wateren die niet behoren tot de Belgische zeewateren.

Chapitre X**Dispositions finales**

Article 33 Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

Article 34 Entrée en vigueur

Article 35 Dénonciation

Article 36 Révision et amendement

Article 37 Révision des montants des limites et de l'unité de compte

Article 38 Dépositaire

4. DISCUSSION ARTICLE PAR ARTICLE**Article 1^{er} — Définitions**

Cet article définit la terminologie de la Convention, et plus particulièrement les notions «contrat de transport», «transporteur», «transporteur substitué», «expéditeur», «destinataire» et «document de transport». Il y est précisé en outre ce qu'il faut entendre ou pas par «marchandises» et ce que signifient les expressions «par écrit» et «la loi d'un État applicable conformément à la Convention».

Article 2 — Champ d'application

Cet article délimite le champ d'application de la Convention. Le paragraphe 1^{er} précise le principe général: la 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 États différents dont au moins l'un est un État Partie à la Convention. Si le contrat de transport prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

En vertu du paragraphe 2, la Convention est, à deux exceptions près, également applicable à tout contrat de transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime. Il s'agit entre autres de la navigation estuaire. Pour une délimitation des eaux belges soumises à une réglementation maritime, il peut être fait référence à la définition des «eaux maritimes belges» telle que reprise dans l'article 1, 5° de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Il faut donc entendre par eaux intérieures belges: toutes les eaux belges qui n'appartiennent pas aux eaux maritimes belges.

Om de toepasselijkheid van het Verdrag te beoordelen wordt met een aantal criteria geen rekening gehouden. Deze staan opgesomd in de derde §.

Artikel 3 — Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

Dit artikel regelt de rechten en de verplichtingen van de vervoerder.

De eerste § bepaalt de hoofdverplichting van de vervoerder namelijk de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering vervoeren en deze bij de geadresseerde afleveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

De tweede § schrijft als algemene regel voor dat de inontvangstneming en de aflevering van de goederen gebeuren aan boord van het schip, tenzij de contractspartijen anders overeenkomen. In de binnenvaart is het gebruikelijk dat, tenzij andersluidend contractueel beding, het laden, het stuwen, het vastzetten, het ontstuwen en het lossen, worden beschouwd als activiteiten die behoren tot de verplichtingen van de afzender respectievelijk de geadresseerde. Derhalve vallen de kosten en de risico's verbonden aan voornoemde activiteiten ten laste van deze ladingbelanghebbenden. De vijfde § blijft niettemin van belang: de vervoerder moet er zorg voor dragen dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de lading de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

De derde § regelt de zogenaamde « due diligence » plicht van de vervoerder: het komt hem toe te bepalen welk schip moet worden gebruikt. Bovendien is hij verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip geschikt is om de te vervoeren goederen in te nemen en te varen. Verder dient hij ervoor te zorgen dat het gebruikte schip voorzien is van de, conform de geldende regelgeving, vereiste uitrusting en bemanning, alsook van de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste (inter)nationale vergunningen.

De vierde § regelt het recht van de vervoerder om tot overlading van de goederen over te gaan alsook de voorwaarden en omstandigheden waaronder dit recht kan uitgeoefend worden.

De zesde § bepaalt het recht van de vervoerder om de goederen aan dek of in open ruimten te vervoeren, en de voorwaarden die daartoe moeten vervuld zijn.

Artikel 4 — Ondervervoerder

Dit artikel regelt de rechten en de plichten van de ondervervoerder.

Pour juger de l'applicabilité de la Convention, un certain nombre de critères ne sont pas pris en compte. Ceux-ci sont énumérés dans le paragraphe 3.

Article 3 — Prise en charge, transport et livraison des marchandises

Cet article règle les droits et les obligations du transporteur.

Le paragraphe 1^{er} définit l'obligation principale du transporteur, c'est-à-dire 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.

Le paragraphe 2 prescrit comme la règle générale que, sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau. Dans le cadre de la navigation intérieure, l'usage veut que, sauf si une clause contractuelle en dispose autrement, le chargement, l'arrimage, le calage, le désarrimage et le déchargement sont considérés comme des activités relevant des obligations de l'expéditeur respectivement du destinataire. Pour cette raison, les coûts et les risques liés à ces activités sont à charge de ces parties. Le paragraphe 5 reste toutefois important: le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

Le paragraphe 3 régit l'obligation de « due diligence » dont doit faire preuve le transporteur: c'est à lui de décider du bateau à utiliser. Il est en outre tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de veiller à ce que le bateau soit en état de recevoir les marchandises à transporter et de naviguer. Il doit aussi veiller à ce que le bateau utilisé soit 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.

Le paragraphe 4 régit le droit du transporteur de transborder les marchandises et les conditions et circonstances dans lesquelles il peut exercer ce droit.

Le paragraphe 6 définit le droit du transporteur de transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes et les conditions à remplir pour exercer ce droit.

Article 4 — Transporteur substitué

Cet article règle les droits et les obligations du transporteur substitué.

De eerste § bepaalt het algemeen principe: een vervoerovereenkomst gesloten tussen een vervoerder en een ondervoerder wordt beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van het Verdrag. Alle Verdragsbepalingen die betrekking hebben op de afzender zijn van toepassing op de vervoerder, en deze die betrekking hebben op de vervoerder zijn van toepassing op de ondervoerder. Aansluitend voorziet de tweede § dat (1) de vervoerder, ondanks het inschakelen van een ondervoerder, toch aansprakelijk blijft voor het gehele vervoer, en (2) dat alle Verdragsbepalingen die handelen over de aansprakelijkheid van de (contractuele) vervoerder eveneens van toepassing zijn op de aansprakelijkheid van de (uitvoerende) ondervoerder. Ingevolge de derde § is de vervoerder, indien hij een ondervoerder inschakelt, verplicht de afzender hiervan te informeren.

Ingevolge de vierde § kan een door de vervoerder met de afzender of de geadresseerde overeengekomen aansprakelijkheidsuitbreiding de ondervoerder enkel binden mits deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Bedoeld wordt een aansprakelijkheidsuitbreiding in overeenstemming met de Verdragsbepalingen, zo bijvoorbeeld een contractueel beding tot aansprakelijkheidsuitbreiding in de zin van artikel 20, § 4 dat ontsnapt aan de nietigheidsregel van artikel 25. De ondervoerder beschikt verder over dezelfde verweermiddelen die de vervoerder ter beschikking staan op grond van de vervoerovereenkomst.

De vijfde § voert een hoofdelijke aansprakelijkheid in tussen de vervoerder en de ondervoerder, met een onderling verhaalsrecht.

Artikel 5 — Afleveringstermijn

Dit artikel sluit aan bij de eerste § van artikel 3. Het verduidelijkt dat de gestelde termijn moet begrepen worden als «de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn». Derhalve moeten zowel het eigenlijke vervoer als de aflevering van de goederen binnen deze overeengekomen termijn plaatsvinden. Dit is een verplichting die op de vervoerder rust. Bij gebrek aan overeengekomen termijn moet de aflevering plaatsvinden binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart. Als beoordelingscriterium wordt dus het principe van de «zorgvuldige huisvader» gehanteerd, dat *in concreto* geval per geval moet worden ingevuld.

Artikel 6 — Verplichtingen van de afzender

Dit artikel regelt de verplichtingen van de afzender.

Le paragraphe 1^{er} définit le principe général: un contrat de transport conclu entre un transporteur et un transporteur substitué est considéré comme un contrat de transport au sens de la Convention. Toutes les dispositions de la Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué. Le paragraphe 2 prévoit ensuite que (1) le transporteur, en dépit de l'appel à un transporteur substitué, demeure responsable de la totalité du transport et que (2) toutes les dispositions de la Convention régissant la responsabilité du transporteur (contractuel) s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué (exécutant). En vertu du paragraphe 3, le transporteur est tenu d'informer l'expéditeur lorsqu'il fait appel à un transporteur substitué.

Le paragraphe 4 stipule que tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire pour étendre la responsabilité du transporteur ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément par écrit. Il s'agit d'une extension de la responsabilité conformément aux dispositions de la Convention, comme par exemple une clause contractuelle d'extension de la responsabilité dans le sens de l'article 20, paragraphe 4 qui déroge à la règle de nullité de l'article 25. Le transporteur substitué dispose en outre des mêmes moyens de défense que ceux qui sont mis à la disposition du transporteur par le contrat de transport.

Le paragraphe 5 définit une responsabilité solidaire entre le transporteur et le transporteur substitué, ainsi qu'un droit de recours entre eux.

Article 5 — Délai de livraison

Cet article correspond au paragraphe 1^{er} de l'article 3, en précisant que les délais impartis sont ceux qui sont convenus dans le contrat de transport. Pour cette raison, tant le transport proprement dit que la livraison des marchandises doivent avoir lieu dans les délais convenus. Ceci est une obligation qui revient au transporteur. S'il n'a pas été convenu de délai, la livraison doit avoir lieu 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. Le critère d'évaluation choisi est donc le principe du «bon père de famille» qui, concrètement, peut varier au cas par cas.

Article 6 — Obligations de l'expéditeur

Cet article règle les obligations de l'expéditeur.

Volgens de eerste § rust als hoofdverplichting op de afzender een betalingsplicht van de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen (vnamelijk de vrachtprijs).

Ingevolge de tweede § geldt verder een informatieplicht: hij dient voorafgaand aan de overhandiging van de goederen de gegevens zoals opgesomd in de litterae «a tot en met e» aan de vervoerder te verschaffen. Het gaat onder meer over de afmetingen, gewicht en stuwfactor van de goederen, de markeringen enz. Ter gelegenheid van de overhandiging van de goederen dient de afzender verder alle voorgeschreven begeleidende documenten te verschaffen aan de vervoerder.

Op de afzender rust ook een omstandige verpakings- en markeringsplicht, zoals nader gespecificeerd in de derde §.

De vierde § dient samengelezen te worden met de eerdere bepaling in artikel 3, § 2: op de afzender rust een laad-, stuw- en vastzettingsplicht overeenkomstig de gebruiken in de binnenvaart, tenzij contractueel anders overeengekomen. De verplichtingen van de vervoerder luidens artikel 3 § 5 blijven hierbij onverlet.

Artikel 7 — Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

Voor het vervoer van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen rusten strengere verplichtingen op de afzender. Krachtens de eerste § is hij verplicht, alvorens dergelijke goederen aan de vervoerder te overhandigen, schriftelijk en uitdrukkelijk, bovenop de gegevens waarvan sprake in artikel 6, § 2, aanvullende informatie te verschaffen met betrekking tot het gevaar en de milieurisico's inherent aan dergelijke goederen, en de te nemen voorzorgsmaatregelen.

Indien voor het vervoer van dergelijke goederen een vergunningsplicht geldt, behoort het aan de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen te verschaffen (tweede §). Ingeval het ontbreken van de noodzakelijke vergunning het vervoer, de lossing of de aflevering verhindert, wordt in de derde § voorzien in rechten ten behoeve van de vervoerder.

Indien er onmiddellijk gevaar dreigt voor personen, materiële zaken of het milieu, heeft de vervoerder het recht om dergelijke goederen te lossen, onschadelijk te maken of te vernietigen. In de vierde § worden de voorwaarden en uitvoeringsmodaliteiten nader bepaald.

Selon le paragraphe 1^{er}, l'obligation principale de l'expéditeur est le paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport (principalement le prix du fret).

En vertu du paragraphe 2, il existe en outre une obligation d'information: l'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises, les indications telles qu'énumérées aux litterae *a)* à *e)*. Il s'agit entre autres des dimensions, du poids et du coefficient d'arrimage des marchandises, des marquages, etc. L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

L'expéditeur doit aussi emballer les marchandises et prévoir un marquage comme spécifié dans le paragraphe 3.

Le paragraphe 4 doit être lu en corrélation avec la disposition antérieure de l'article 3, paragraphe 2: il incombe à l'expéditeur de charger les marchandises, de les arrimer et de les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement. Les obligations du transporteur en vertu de l'article 3, paragraphe 5 n'en sont pas affectées.

Article 7 — Marchandises dangereuses ou polluantes

L'expéditeur est soumis à des obligations plus strictes pour le transport de marchandises dangereuses ou polluantes. En vertu du paragraphe 1^{er}, celui-ci doit, avant la remise de telles 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 à de telles marchandises ainsi que les précautions à prendre.

Si le transport de ces marchandises requiert une autorisation, il appartient à l'expéditeur de remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises (paragraphe 2). Le paragraphe 3 prévoit des droits en faveur du transporteur lorsque le transport, le déchargement ou la livraison sont rendus impossibles par l'absence de l'autorisation requise.

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 de les détruire. Le paragraphe 4 définit de façon précise les conditions et les modalités d'exécution.

De vijfde § voorziet in het recht op schadevergoeding in hoofde van de vervoerder, indien deze schade lijdt bij het rechtmatig nemen van de maatregelen zoals voorzien in de derde en vierde §.

Artikel 8 — Aansprakelijkheid van de afzender

De onder de eerste § (litterae « a tot en met b ») opgenomen feiten en omstandigheden impliceren in hoofde van de afzender een foutloze aansprakelijkheid voor ontstane schade en kosten. Indien echter dien-aangaande de bewezen schuld bij de vervoerder of de ondervoerder ligt, kunnen zij zich niet op de aansprakelijkheid van de afzender beroepen.

Ingevolge de tweede § is de afzender aansprakelijk voor het handelen en nalaten van diens uitvoeringsagenten bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen opgenomen in de artikelen 6 en 7. Voorwaarde is evenwel dat deze uitvoeringsagenten handelen in de uitoefening van hun functie.

Artikel 9 — Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

Op grond van de eerste § beschikt de (onder) vervoerder, naast zijn recht om op grond van artikel 8 de door hem geleden schade en opgelopen kosten te verhalen op de ingebreke zijnde afzender, eveneens over de mogelijkheid om de vervoerovereenkomst te ontbinden. Hij kan dit eveneens indien de afzender zijn verplichting onder artikel 7, tweede lid schendt.

Op grond van de tweede § kan de (onder)vervoerder naar aanleiding van voornoemde ontbinding de goederen op kosten van de afzender lossen en betaling verlangen van hetzij 1/3 van de overeengekomen vracht, hetzij een schadevergoeding (bovenop eventuele verschuldigde overliggelden) gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsook, ingeval de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Artikel 10 — Aflevering van de goederen

Dit artikel handelt in de eerste § over de verplichtingen van de geadresseerde, en bepaalt in de tweede § wat onder aflevering wordt begrepen.

Eerder werd verwezen naar de betalingsplicht van de afzender (artikel 6, eerste §). Werd de vracht niet betaald door de afzender, en verzoekt de geadresseerde om aflevering van de goederen op de plaats van aflevering (loshaven), dan is deze laatste aansprakelijk voor de vrachtbetaling en de andere op de goederen

Le paragraphe 5 prévoit le droit au dédommagement du préjudice subi, dans le chef du transporteur, si celui-ci est en droit de prendre les mesures visées aux paragraphes 3 et 4 susmentionnés.

Article 8 — Responsabilité de l'expéditeur

Les faits et circonstances repris au paragraphe 1^{er} (litterae *a*) et *b*) impliquent une responsabilité sans faute dans le chef de l'expéditeur pour les dommages et dépenses occasionnés. Cependant s'il est démontré que la faute est imputable au transporteur ou au transporteur substitué, ceux-ci ne peuvent pas invoquer la responsabilité de l'expéditeur.

En vertu du paragraphe 2, l'expéditeur est responsable des actes et omissions des personnes auxquelles il fait appel pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 9 — Résiliation du contrat de transport par le transporteur

Sur la base du paragraphe 1^{er}, le transporteur (ou le transporteur substitué) a, outre son droit en vertu de l'article 8 de réclamer à l'expéditeur en défaut les dommages et dépenses occasionnés, la possibilité également de résilier le contrat de transport. Il peut aussi le résilier lorsque l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 7, paragraphe 2.

Sur la base du paragraphe 2, le transporteur (ou le transporteur substitué) peut, à la suite de la résiliation susnommée, débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement d'un tiers du fret convenu ou (en plus des surestaries éventuelles) à une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, à un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 10 — Livraison des marchandises

Cet article détermine, au paragraphe 1^{er}, les obligations du destinataire et définit, au paragraphe 2, ce qu'il faut entendre par livraison.

Précédemment, il a été fait référence aux obligations de paiement de l'expéditeur (article 6, paragraphe 1^{er}). Si le fret n'a pas été payé par l'expéditeur et que le destinataire demande la livraison des marchandises sur le lieu de livraison (port de déchargement), ce dernier répond du fret et des autres créances pesant sur les

rustende vorderingen, en desgevallend eveneens voor avariërgrosse bijdragen.

Artikel 11 — Aard en inhoud (van de vervoersdocumenten)

Ingevolge de eerste § is de vervoerder verplicht een vervoersdocument op te maken. In beginsel gelden geen vormvereisten: het vervoersdocument kan opgemaakt worden onder de vorm van een vrachtbrief, een cognossement of elk ander in de handel gebruikelijk document (zie artikel 1). Op het beginsel van de vormvrijheid geldt 1 uitzondering: het moet een cognossement zijn indien de afzender daarom verzoekt, én dit overeengekomen is voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming met het oog op vervoer. De geldigheid van de vervoerovereenkomst wordt niet aangetast door de afwezigheid of de onvolledigheid van een vervoersdocument. Aan het niet nakomen van de documentplicht is derhalve geen sanctie verbonden.

De tweede paragraaf bepaalt de regels die toepassing vinden bij de ondertekening van het origineel van het vervoersdocument.

De derde paragraaf specificeert de verrichtingen waarvoor het vervoersdocument als een weerlegbaar bewijsinstrument fungeert.

De vierde paragraaf bepaalt dat een cognossement enkel bewijskrachtig is in de contractuele relatie tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de contractuele relatie tussen de vervoerder en de afzender zijn de voorwaarden van de afgesloten vervoerovereenkomst bepalend.

De vijfde paragraaf somt de gegevens op die een vervoersdocument moet bevatten, zonder dat het ontbreken van één of meer van die gegevens de juridische aard van het vervoersdocument aantast.

Artikel 12 — Voorbehouden in de vervoersdocumenten

De eerste paragraaf voorziet het recht van de vervoerder om in 3 specifieke gevallen voorbehouden op te nemen in het vervoersdocument. Deze gevallen worden opgesomd onder de litterae « a tot en met c ».

Onder scheepsmeting moet een zogenaamde « *draught survey* » worden verstaan. Dit volgt uit de Engelse tekst (*draught measurement*), de Franse tekst (*jaugeage*) en de Duitse tekst (*Eichaufnahme*).

Maakt de vervoerder in het vervoersdocument geen voorbehouden ten aanzien van de zichtbare staat van de goederen, dan geldt het vermoeden dat hij de

marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune.

Article 11 — Nature et contenu (des documents de transport)

En vertu du paragraphe 1^{er}, le transporteur est obligé d'établir un document de transport. En principe, il n'existe pas d'exigences au niveau de la forme: le document de transport peut être établi sous la forme d'une lettre de voiture, d'un connaissement ou de toute autre forme de document répandu dans le commerce (voir article 1^{er}). Il existe cependant une exception au principe de la liberté de forme: il faudra établir un connaissement 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. Aucune sanction n'est prévue en cas de non respect de l'obligation d'établir un document de transport.

Le paragraphe 2 définit les règles qui sont d'application lors de la signature de l'original du document de transport.

Le paragraphe 3 spécifie les activités pour lesquelles le document de transport fait fonction d'instrument de preuve réfutable.

Le paragraphe 4 stipule qu'un connaissement fait foi uniquement dans les relations contractuelles entre le transporteur et le destinataire. Pour les relations contractuelles entre le transporteur et l'expéditeur, ce sont les conditions du contrat de transport conclu qui restent déterminantes.

Le paragraphe 5 énumère les indications que le document de transport doit contenir, sans que sa nature juridique soit pour autant affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications.

Article 12 — Inscription de réserves sur les documents de transport

Le paragraphe 1^{er} prévoit le droit du transporteur d'inscrire des réserves sur le document de transport dans trois cas spécifiques. Ces cas sont énumérés sous litterae a) à c).

Par « *jaugeage* », il faut entendre « *draught survey* ». Cela provient du texte anglais (*draught measurement*), du texte français (*jaugeage*) et du texte allemand (*Eichaufnahme*).

Lorsque le transporteur n'émet pas de réserves sur l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les

goederen in een zichtbaar goede staat heeft bevonden (tweede paragraaf). Maakt hij wel een voorbehoud dan verschuift de bewijslast van de vervoerder naar de benadeelde partij.

Voor goederen (door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers) gestuwd in verzegelde containers of scheepsruimen geldt een specifiek vermoeden: indien in de loshaven of op de plaats van aflevering de container of de zegels intact zijn, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden (derde paragraaf).

Artikel 13 — Cognossement

Indien het vervoersdocument een cognossement is, dat werd verhandeld (i.e. overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die ter goeder trouw is — men spreekt van de onschuldige derde drager van het cognossement), gelden de vermoedens waarvan sprake in de artikelen 11, derde lid en 12, tweede lid, in absolute zin. Met andere woorden die vermoedens worden onweerlegbaar ten overstaan van de onschuldige derde drager: het bewijs van het tegengestelde van die vermoedens kan hem niet worden tegengeworpen. Deze regeling wordt voorzien in de vierde § van dit artikel.

Dit is zo omdat de originele exemplaren van een cognossement waardepapieren zijn, uitgesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder (eerste paragraaf).

Zoals in de zeevaart gebruikelijk is kan de aflevering van de goederen slechts plaatsvinden tegen overhandiging van het eerst overgelegde origineel van het cognossement, waarna de aflevering niet meer kan worden gevorderd tegen overhandiging van de overige in omloop zijnde originelen (tweede paragraaf). De derde § van dit artikel verwoordt het principe dat het cognossement als waardepapier dezelfde gevolgen heeft wat betreft het recht ten aanzien van de goederen als de overhandiging van de goederen.

Artikel 14 — Beschikkingsgerechtigde

Zowel artikel 14 als artikel 15 kaderen in de rechten van de afzender (terwijl diens verplichtingen onder de artikelen 6 en 7 worden behandeld). Het beschikkingsrecht over de goederen komt toe aan de afzender. Dit beschikkingsrecht verleent de afzender de mogelijkheid van de vervoerder te eisen dat hij (1) het vervoer niet voortzet, (2) de plaats van aflevering wijzigt, of (3) de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan diegene vermeld in het vervoers-

marchandises étaient en bon état apparent (paragraphe 2). S'il émet des réserves, la charge de la preuve passe du transporteur à la partie lésée.

Pour les marchandises placées dans des conteneurs ou dans des cales du bateau scellées (par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires), il existe une présomption spécifique: lorsque le conteneur ou les scellés sont intacts dans le 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 (paragraphe 3).

Article 13 — Connaissance

Si le document de transport est un connaissance qui a été négocié (c'est-à-dire transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi — on parle ici du tiers porteur innocent du connaissance), la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2 est prise dans le sens absolu, ce qui veut dire que la présomption devient irréfragable à l'égard du tiers porteur: la preuve contraire à la présomption ne peut pas lui être opposé. Cette règle est prévue dans le paragraphe 4 de cet article.

Il en est ainsi parce que les exemplaires originaux d'un connaissance constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur (paragraphe 1^{er}).

Comme il est d'usage dans la navigation maritime, les marchandises ne peuvent être livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissance présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux (paragraphe 2). Le paragraphe 3 de cet article formule le principe que le connaissance, en tant que titre de valeur, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition des droits sur celles-ci.

Article 14 — Titulaire du droit de disposer

Les articles 14 et 15 définissent les droits de l'expéditeur (tandis que ses obligations sont traitées dans les articles 6 et 7). Le droit de disposer des marchandises revient à l'expéditeur. Le droit de disposer permet à l'expéditeur d'exiger du transporteur (1) qu'il ne poursuive pas le transport, (2) qu'il modifie le lieu de livraison ou (3) qu'il livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport (paragraphe 1^{er}). Par une

document (eerste paragraaf). De afzender kan ten gunste van de geadresseerde van dit beschikkingsrecht uitdrukkelijk (contractueel) afzien door een vermelding te maken in de vrachtbrief bij uitgifte ervan (derde paragraaf).

Het beschikkingsrecht van de afzender komt tevens te vervallen wanneer de geadresseerde na aankomst van de goederen om aflevering ervan heeft verzocht, en (1) het origineel van de vrachtbrief aan de geadresseerde is overhandigd, of (2) bij vervoer onder cognossement, de afzender alle in zijn bezit zijnde originelen heeft overhandigd aan een andere persoon (tweede paragraaf).

Artikel 15 — Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

Wenst de afzender (of de geadresseerde) zijn beschikkingsrecht uit te oefenen, en betreft het een vervoer onder cognossement, dan moeten alle originelen aan de vervoerder overgelegd worden voor aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering. Betreft het een ander vervoersdocument dan een cognossement, dan dient dat document te worden overgelegd aan de vervoerder, met daarin vermelding van de nieuwe instructies voor de vervoerder. Bovendien moeten alle door de uitvoering van de nieuwe instructies in hoofde van de vervoerder ontstane kosten en schade worden vergoed. Ten slotte moet, indien de nieuwe instructies inhouden dat de goederen (elders) dienen gelost te worden voor aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht worden betaald aan de vervoerder, behoudens andersluidend contractueel beding.

Artikel 16 — Aansprakelijkheid voor schade

Het door het Verdrag voorziene aansprakelijkheidsregime is er één van dwingendrechtelijke aard (zie artikel 25). Het betreft een stelsel van gelimiteerde aansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast. Ingevolge de eerste § is de vervoerder aansprakelijk voor schade door verlies of beschadiging van de goederen, ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming en het ogenblik van de aflevering, alsmede voor verdragingschade, tenzij hij aantoont dat de schade het gevolg is van omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en evenmin heeft kunnen verhinderen (overmacht). Indien schade door verlies of beschadiging van de goederen ontstaat voor het ogenblik van laden of na het ogenblik van lossen, dan wordt de vervoerdersaansprakelijkheid geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht (tweede paragraaf).

mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer (contractuellement) à son droit de disposer au bénéfice du destinataire (paragraphe 3).

Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises, aura demandé la livraison de celles-ci et (1) que l'original de la lettre de voiture aura été remis au destinataire ou (2) que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux du connaissement en sa possession en les remettant à une autre personne (paragraphe 2).

Article 15 — Conditions de l'exercice du droit de disposer

Si l'expéditeur (ou le destinataire) souhaite exercer son droit de disposer et que cela concerne un transport sous couvert d'un connaissement, il doit en présenter tous les exemplaires originaux au transporteur avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu. S'il s'agit d'un document de transport autre qu'un connaissement, il doit présenter au transporteur ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions qui lui sont données. En outre, il doit rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des nouvelles instructions. Enfin il doit payer au transporteur la totalité du fret convenu lorsque les nouvelles instructions impliquent que les marchandises doivent être déchargées avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Article 16 — Responsabilité pour préjudice

Le régime de responsabilité prévu par la Convention est de droit impératif (voir article 25). Il s'agit d'un système de responsabilité limitée avec renversement de la charge de la preuve. En vertu du paragraphe 1^{er}, 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 (force majeure). 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 applicable au contrat de transport (paragraphe 2).

Dit artikel verduidelijkt voor welke periode de vervoerder aansprakelijkheid oploopt, waarbij in theorie twee periodes worden onderscheiden. Enerzijds de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering van de goederen, en anderzijds de periode tussen het ogenblik van laden en het ogenblik van lossen. In de regel zullen deze 2 onderscheiden periodes samenvallen, vermits doorgaans de inontvangstneming en de aflevering van de goederen plaatsvinden aan boord (artikel 3, tweede paragraaf), en vermits het in de regel de afzender en de geadresseerde zijn die zorg moeten dragen voor de lading respectievelijk de lossing van de goederen. Wordt van deze algemene regel afgeweken, dan kan de aansprakelijkheid van de vervoerder weerhouden worden voor de periode gelegen tussen de inontvangstneming en de effectieve belading van de goederen, respectievelijk tussen de aflevering en de effectieve lossing van de goederen. De Verdragsbepalingen van Hoofdstuk V zijn in dit laatste geval niet van toepassing. Het op de vervoerovereenkomst toepasselijk verklaarde recht zal deze aansprakelijkheid regelen.

Artikel 17 — Ondergeschikten en lasthebbers

Dit artikel regelt de aansprakelijkheid van de ondergeschikten en lasthebbers van de (onder)vervoerder. Is geen ondergeschikte of lasthebber: een niet vrij te kiezen loods die aangewezen wordt door een autoriteit (vierde paragraaf). De vervoerder kan, tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, gebruik maken van ondergeschikten en lasthebbers. Voor de handelingen en nalatigheden gesteld in de uitoefening van hun functie is de vervoerder aansprakelijk (eerste §). De vervoerder is eveneens aansprakelijk voor de handelingen en nalatigheden van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze laatsten hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie (tweede paragraaf). Ingeval een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de (onder)vervoerder, kunnen deze personen zich beroepen op dezelfde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid die de (onder)vervoerder ter beschikking staan. Voorwaarde is wel dat deze personen hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie. Deze bepaling is gelijkaardig aan wat men in de zeevaart de « Himalaya clause » noemt.

Artikel 18 — Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

Gebruikelijk in het contractueel regime zoals uitgewerkt in diverse internationale verdragen of Uniforme Regels is een regeling betreffende ontheffing van aansprakelijkheid. De eerste § van dit artikel somt

Cet article précise la période où le transporteur encourt une responsabilité et qui se compose, en théorie, de deux périodes distinctes. D'une part la période entre la prise en charge et la livraison des marchandises et, d'autre part, la période entre le moment du chargement et celui du déchargement. En règle générale, ces deux périodes se confondent, étant donné que la prise en charge et la livraison des marchandises se déroulent le plus souvent à bord (article 3, paragraphe 2) et que ce sont normalement l'expéditeur et le destinataire qui doivent, respectivement, veiller au chargement et au déchargement des marchandises. En cas de dérogation à la règle générale, la responsabilité du transporteur peut être invoquée pour la période située entre la prise en charge et le chargement effectif des marchandises, et entre la livraison et le déchargement effectif de ces marchandises. Les dispositions du chapitre V de la Convention ne s'appliquent pas dans ce dernier cas. La loi applicable au contrat de transport réglera cette responsabilité.

Article 17 — Préposés et mandataires

Cet article règle la responsabilité des préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué. N'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire: un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement (paragraphe 4). Le transporteur peut, lors de l'exécution du contrat de transport, recourir à des préposés et mandataires. Il répond de leurs actes et omissions lors de l'accomplissement de leurs fonctions (paragraphe 1^{er}). Le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires de ce dernier, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions (paragraphe 2). Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles qui sont à disposition du transporteur ou du transporteur substitué. La condition est toutefois qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leur fonction. Cette disposition équivaut à ce qu'on nomme la « clause Himalaya » dans le transport maritime.

Article 18 — Exonérations particulières de responsabilité

Dans un régime contractuel tel qu'élaboré dans les diverses conventions internationales ou Règles Uniformes, il est généralement prévu une réglementation concernant l'exonération de responsabilité. Le

een aantal omstandigheden op (litterae « a tot en met h ») die, indien zij aan de oorzaak liggen van het verlies, de schade of de vertraging, de (onder)vervoerder volledig van aansprakelijkheid ontheffen.

Indien, rekening houdend met de omstandigheden van het geval, er een oorzakelijk verband kan bestaan tussen één van die opgesomde omstandigheden en de schade, dan geldt het weerlegbaar vermoeden dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid, en wordt de vervoerder vermoed niet aansprakelijk te zijn. Dit vermoeden kan worden weerlegd door de benadeelde partij, indien deze bewijst dat de schade niet (uitsluitend) voortvloeit uit één van die omstandigheden. Deze regeling is opgenomen in de tweede paragraaf.

Artikel 19 — Berekening van de schadevergoeding

Dit artikel zet uiteen op welke wijze een schadevergoeding moet worden berekend. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een totaal verlies en een gedeeltelijk verlies van de goederen. Verder wordt gespecificeerd hoe de waarde van de goederen wordt bepaald, en wordt een specifieke regeling uitgewerkt voor goederen die uit hun aard aan verlies onderhevig zijn tijdens het vervoer (eerste tot en met vierde paragraaf). Voor dit laatste wordt gedacht aan het principe van de zogenaamde « freinte de route » bij het vervoer van stortgoederen. Verder wordt bepaald dat het recht van de vervoerder op de vracht gevrijwaard blijft, ondanks een eventueel door hem te voldoende schadevergoeding (vijfde paragraaf).

Artikel 20 — Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

Waar artikel 18 de ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder regelt, voorziet dit artikel in bepalingen betreffende de beperking van de vervoerdersaansprakelijkheid. Dit is gebruikelijk in het (inter)nationale vervoerrecht.

Voor de limieten van stukgoederen en stortgoederen werd aansluiting gezocht bij de Regelen van Den Haag-Visby (zeevaart): de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt beperkt tot 666,67 rekeneenheden (STR: het speciaal trekkingsrecht zoals vastgesteld door het IMF — zie artikel 28) per collo of andere laadeenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram gewicht van de goederen zoals genoemd in het vervoersdocument, waarbij het hoogste van beide bedragen in aanmerking moet genomen worden (eerste paragraaf). Hoewel niet *expressis verbis* voorzien in de Verdrags tekst mag aangenomen worden dat met « gewicht » bedoeld wordt het « brutogewicht », zoals dit voorzien is in andere Verdragen betreffende het internationale vervoerrecht.

paragraphe 1^{er} de cet article énumère un certain nombre de circonstances (litterae a) à h)) qui, si elles sont à l'origine de la perte, du dommage ou du retard, exonèrent complètement le transporteur ou le transporteur substitué de leur responsabilité.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, il peut y avoir un lien entre le dommage et l'une des circonstances énumérées, il y a présomption réfragable que le dommage a été causé par cette circonstance et le transporteur est présumé ne pas en être responsable. Cette présomption disparaît si la partie lésée prouve que le préjudice ne résulte pas (exclusivement) de l'une de ces circonstances. Cette réglementation est reprise dans le paragraphe 2.

Article 19 — Calcul de l'indemnité

Cet article détaille la manière dont une indemnité doit être calculée. Une distinction est faite entre une perte totale et une perte partielle des marchandises. En outre, cet article spécifie la façon dont la valeur des marchandises est déterminée, et met en œuvre une règle spécifique pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route (paragraphe 1 à 4). Dans ce dernier cas, il est question de la perte d'un certain pourcentage de marchandises lors du transport en vrac. Cet article stipule aussi que le droit au fret du transporteur reste garanti, malgré une éventuelle indemnité qu'il devra verser (paragraphe 5).

Article 20 — Limites maximales de responsabilité

Alors que l'article 18 règle l'exonération de la responsabilité du transporteur, le présent article prévoit des dispositions concernant la limitation de la responsabilité du transporteur. Ceci est d'usage dans le droit international des transports.

En ce qui concerne les limites pour les colis ou les marchandises en vrac, on a cherché à se rapprocher des règles de La Haye-Visby (navigation maritime): la responsabilité du transporteur est limitée à 666,67 unités de compte (DTS: le droit de tirage spécial tel que fixé par le FMI — voir l'article 28) pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme de poids mentionné dans le document de transport, selon le montant le plus élevé (paragraphe 1^{er}). Bien que cela ne soit pas mentionné *expressis verbis* dans le texte de la Convention, on peut admettre que le « poids » vise le « poids brut » tel que prévu dans les autres Conventions concernant le droit international des transports.

Een specifieke regeling voor vervoer met vervoers-eenheden (containers, paletten en soortgelijk) werd voorzien, geïnspireerd op de Regelen van Hamburg. Vermeldt het vervoersdocument elke individuele collo of laadeenheid zoals die werd(en) samengebracht in of op een container, pallet of andere vervoerseenheden, dan wordt elke collo of laadeenheid als een aparte eenheid beschouwd. Vermeldt het vervoersdocument dit niet, dan worden alle goederen samen slechts als één enkele laadeenheid beschouwd. Gaat de vervoerseenheden (container, pallet of soortgelijk) zelf verloren of wordt deze beschadigd, dan wordt deze eveneens als een aparte laadeenheid beschouwd, voor zover deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem werd ter beschikking gesteld (tweede paragraaf).

Naar de beperking van aansprakelijkheid toe voorziet het Verdrag in een regeling die, mits samenlezing van de eerste en tweede §, als volgt uiteenvalt.

Indien het collo of een andere laadeenheid een (geladen) container is, en in het vervoersdocument geen individuele colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot 1 500 rekeneenheden voor de container (zonder inhoud), plus 25 000 rekeneenheden erbovenop voor de in de container gegroepede goederen. In zo'n geval is de vervoersaansprakelijkheid gelimiteerd tot 26 500 rekeneenheden.

Indien het collo of een andere laadeenheid een (geladen) container is, en in het vervoersdocument wel individuele colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot 1 500 rekeneenheden voor de container (zonder inhoud), plus 666,67 rekeneenheden erbovenop per individuele collo of laadeenheid zoals in de container gegroeped.

Indien het collo of een andere laadeenheid een (geladen) pallet of soortgelijke vervoerseenheden is, en in het vervoersdocument geen individuele colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in of op dat pallet of soortgelijke vervoerseenheden, wordt de gelimiteerde aansprakelijkheid van de vervoerder berekend volgens de «666,67 rekeneenheden regel» die evenwel slechts één maal zal worden toegepast op de goederen als totaliteit. Daarnaast wordt het pallet of soortgelijke vervoerseenheden eveneens als een aparte laadeenheid wordt beschouwd.

Indien het collo of een andere laadeenheid een (geladen) pallet of soortgelijke vervoerseenheden is, en in het vervoersdocument wel individuele colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt

Un règlement spécifique, inspiré des Règles de Hambourg, a été prévu pour le transport au moyen d'unités de transport (conteneurs, palettes ou dispositifs de transport similaires). Si le document de transport fait mention individuellement de chaque colis ou unité de chargement tel qu'il(s) a (ont) été réuni(s) dans un conteneur, sur une palette ou un autre dispositif de transport, chacun des colis ou unités de chargement est considéré comme une unité séparée. Si le document de transport ne fait pas de mention individuelle, toutes les marchandises réunies ne sont considérées que comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même (conteneur, palette ou dispositif similaire) est 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 (paragraphe 2).

Pour ce qui concerne la limitation de la responsabilité, la Convention prévoit une réglementation qui, si on lit les paragraphes 1 et 2 en corrélation peut se résumer comme suit :

Si le colis ou une autre unité de chargement est un conteneur (chargé) et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, la responsabilité du transporteur est limitée à 1 500 unités de compte pour le conteneur (sans les marchandises qu'il contient) plus 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues. Dans un tel cas, la responsabilité du transporteur est limitée à 26 500 unités de compte.

Si le colis ou une autre unité de chargement est un conteneur (chargé) et s'il est fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, la responsabilité du transporteur est limitée à 1 500 unités de compte pour le conteneur (sans les marchandises qu'il contient) plus 666,67 unités de compte par colis ou unité de chargement tel que regroupé dans le conteneur.

Si le colis ou une autre unité de chargement est une palette (chargée) ou un autre dispositif de transport similaire, et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis sur la palette ou sur le dispositif de transport similaire, la limitation de responsabilité du transporteur est calculée selon la «règle des 666,67 unités de compte», appliquée une seule fois aux marchandises en tant qu'ensemble unitaire. La palette ou le dispositif de transport similaire est par ailleurs aussi considéré comme une unité de chargement distincte.

Si le colis ou une autre unité de chargement est une palette (chargée) ou un autre dispositif de transport similaire, et s'il est fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis

in of op dat pallet of soortgelijke vervoerseheid, wordt de gelimiteerde aansprakelijkheid van de vervoerder berekend volgens de « 666,67 rekeneenheden regel », waarbij het pallet of soortgelijke vervoerseheid eveneens als een aparte laadeenheid wordt beschouwd.

Ingeval van vertragings schade is de vervoerder maximaal aansprakelijk tot beloop van de hoogte van de vracht. De vergoeding van vertragings schade mag worden gecumuleerd met de schadevergoeding voor verlies of beschadiging van de goederen, maar de aansprakelijkheid van de vervoerder blijft in elk geval geplafonneerd tot de aansprakelijkheidslimiet van toepassing ingeval van totaal verlies van de goederen (derde paragraaf).

De vierde § van dit artikel voorziet twee specifieke gevallen waarin de aansprakelijkheidsbeperking en -limieten worden doorbroken namelijk ingeval van een zogenaamde « *ad valorem* » vervoer (littera *a*), en ingeval de partijen uitdrukkelijk hogere aansprakelijkheidslimieten zijn overeengekomen (littera *b*).

Artikel 21 — Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

Dit artikel bepaalt in welk geval de (onder)vervoerder geen beroep kan doen op de voornoemde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid. Bedoeld worden de gevallen van opzet of zware fout in hoofde van de (onder)vervoerder persoonlijk. Gevallen van opzet of zware fout begaan door diens ondergeschikten en lasthebbers leiden niet tot een doorbraak van ontheffing of beperking van aansprakelijkheid in hoofde van de (onder)vervoerder zelf, maar wel in hoofde van de ondergeschikten en lasthebbers zelf. De bewijslast die mogelijk kan leiden tot een doorbraak van de ontheffing of beperking van aansprakelijkheid rust op de benadeelde partij.

Artikel 22 — Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

Dit artikel stelt dat voornoemde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid kunnen ingeroepen worden naar aanleiding van elke vordering wegens verlies van of schade aan de goederen of wegens vertragings schade, of deze nu contractueel of extra-contractueel van aard is.

Artikel 23 — Mededeling van schade

Dit artikel regelt een procedure van schademededeling via het maken van voorbehouden bij de aflevering

sur la palette ou sur le dispositif de transport similaire, la limitation de responsabilité du transporteur est calculée selon la « règle des 666,67 unités de compte » pour chaque colis ou unité de chargement individuellement. La palette ou le dispositif de transport similaire est par ailleurs aussi considéré comme une unité de chargement distincte.

En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du simple montant du fret. Les indemnités dues pour le retard peuvent être cumulées avec les indemnités dues pour la perte ou le dommage aux marchandises, mais la responsabilité du transporteur est dans tous les cas plafonnée à la limite de responsabilité applicable en cas de perte totale des marchandises (paragraphe 3).

Le paragraphe 4 de cet article prévoit deux cas spécifiques où les limites maximales de responsabilité ne s'appliquent pas, à savoir lors d'un transport « *ad valorem* » (littera *a*) et lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures (littera *b*).

Article 21 — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Cet article détermine les cas où le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité susvisées. Il s'agit des cas d'acte intentionnel ou de faute grave commis par le transporteur ou le transporteur substitué même. Les cas d'acte intentionnel ou de faute grave commis par leurs préposés ou mandataires ne mènent pas à une déchéance d'exonérer ou de limiter la responsabilité dans le chef du transporteur ou du transporteur substitué, mais bien dans le chef des préposés ou mandataires. La charge de la preuve qui peut mener à une déchéance d'exonérer ou de limiter la responsabilité appartient à la partie lésée.

Article 22 — Application des exonérations et des limites de responsabilité

Cet article stipule que les exonérations et les limites de responsabilité susvisées peuvent être invoquées pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou non.

Article 23 — Avis de dommage

Cet article règle une procédure d'avis de dommage par la formulation de réserves lors de la livraison des

van de goederen. De eerste § bepaalt de algemene regel namelijk het vermoeden van conforme aflevering: aanvaarding zonder voorbehoud door de geadresseerde impliceert het vermoeden dat de vervoerder de goederen *prima facie* heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin hij ze heeft in ontvangst genomen. De tweede § voorziet in een mogelijkheid tot het eisen van een vaststelling van de staat en hoeveelheid in aanwezigheid van beide partijen (tegensprekelijke vaststelling). Voor het maken van een algemeen schriftelijk voorbehoud wordt een onderscheid gemaakt tussen zichtba(a)r(e) en onzichtba(a)r(e) verlies of schade. In het eerste geval moet de geadresseerde dit doen uiterlijk op het moment van aflevering (tenzij om een gezamenlijke vaststelling werd verzocht), in het tweede geval moet hij dit doen uiterlijk binnen zeven kalenderdagen vanaf het moment van aflevering. In dit tweede geval rust op de geadresseerde de bewijslast om aan te tonen dat de schade is ontstaan terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden (derde en vierde §). Met andere woorden een tijdig voorbehoud wegens onzichtbare schade leidt niet tot een vermoeden van aansprakelijkheid in hoofde van de vervoerder.

Voor vertragingsschade geldt een specifieke regeling: wil hij aanspraak kunnen maken op een schadevergoeding moet de geadresseerde bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van 21 kalenderdagen na de aflevering heeft gemeld aan de vervoerder. Bovendien moet hij bewijzen dat de vervoerder deze mededeling heeft ontvangen (vijfde paragraaf). Hoewel, in tegenstelling tot het voorbehoud bij zichtbare en onzichtbare schade, een voorbehoud wegens vertraging niet schriftelijk moet gebeuren, is het raadzaam dat de geadresseerde dit toch schriftelijk doet, te meer omdat hij op die manier beter zal kunnen bewijzen dat de vervoerder het voorbehoud heeft ontvangen.

Artikel 24 — Verjaring

Dit artikel regelt de verjaring van vorderingen, de (verlenging van de) verjaringstermijn, de stuiting en schorsing van de verjaring, en de mogelijkheid van regres bij verjaring.

Algemeen geldt dezelfde regeling als in het zee- en wegvervoer: de verjaringstermijn bedraagt 1 jaar vanaf de dag waarop de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd aan de geadresseerde. De verjaringstermijn kan schriftelijk één of meerdere keren opeenvolgend worden verlengd gedurende de lopende verjaringstermijn (en dus niet vooraf, dit wil zeggen voor aanvang van het vervoer).

Stuiting en schorsing van de verjaring wordt beheerst door het in de vervoervereenkomst bepaalde toepasselijke recht.

marchandises. Le paragraphe 1^{er} définit la règle générale, à savoir la présomption de livraison conforme: l'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises *prima facie* dans le même état et dans la même quantité qu'elles lui ont été remises en vue du transport. Le paragraphe 2 prévoit la possibilité d'exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés en présence des deux parties (constatation contradictoire). Pour la formulation par écrit d'une réserve générale, une distinction est faite entre les pertes ou les dommages apparents et non apparents. Dans le premier cas, le destinataire doit (sauf en cas de constatation contradictoire) formuler la réserve générale au plus tard au moment de la livraison, dans le second cas, il doit le faire dans un délai de sept jours consécutifs à compter du moment de la livraison. Dans ce second cas, le destinataire doit prouver que le dommage a été causé pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur (paragraphe 3 et 4). En d'autres termes, une réserve émise à temps pour des dommages non apparents ne mène pas à une présomption de responsabilité dans le chef du transporteur.

Une règle spéciale vaut pour les dommages causés par un retard: si le destinataire veut prétendre à un dédommagement, il doit prouver qu'il a informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison. En outre, il doit prouver que cet avis est parvenu au transporteur (paragraphe 5). Bien que, contrairement à la réserve en cas de dommages apparents et non apparents, une réserve en cas de retard ne doive pas être émise par écrit, il est judicieux que le destinataire la fasse par écrit, d'autant plus qu'il pourra mieux prouver de cette manière que le destinataire a bien reçu cette réserve.

Article 24 — Prescription

Cet article règle la prescription des actions, le délai de prescription (éventuellement prolongé), la suspension et l'interruption de la prescription ainsi que la possibilité d'un recours en cas de prescription.

En général, c'est la même règle que pour le transport maritime et routier: le délai de prescription est d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le délai de prescription peut être prolongé par écrit une ou plusieurs fois de suite durant le délai de prescription en cours (et donc pas à l'avance c'est-à-dire pas avant le début du transport).

La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi applicable au contrat de transport.

Artikel 25 — Nietige bedingen

Uit dit artikel blijkt dat het door het Verdrag uitgewerkte aansprakelijkheidsregime in hoofde van de (onder)vervoerder, hun ondergeschikten of lasthebbers, alsook de regels betreffende de bewijslast, de vorderings- en verjaringstermijnen van dwingend recht zijn. Contractuele bedingen die de aansprakelijkheid uitsluiten, beperken of zelfs (behoudens de geboden mogelijkheid tot doorbraak van de limitatie in de gevallen voorzien in het vierde lid van artikel 20) uitbreiden, zijn nietig. Contractuele bedingen die strekken tot omkering van de bewijslast, of die voorzien in een verkorting van de in artikel 23 en 24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, zijn eveneens nietig. Hetzelfde geldt voor een beding dat aanspraken uit hoofde van de goederenverzekering toewijst aan de vervoerder (eerste paragraaf).

In afwijking van het algemeen dwingendrechtelijk karakter van voornoemde aansprakelijkheidsregels voorziet het Verdrag in drie gevallen waarin de vervoerder zich wel contractueel mag vrijtekenen, zonder evenwel afbreuk te doen aan de bepalingen van artikel 21. Het gaat om schade voortvloeiend uit (a) navigatiefout, (b) brand of explosie aan boord en (c) gebreken aan het schip (tweede paragraaf).

Onder navigatiefout wordt verstaan: een handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip (inclusief duw- of sleepboot) tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, voor zover de vervoerder heeft zorg gedragen voor een door de regelgeving vereiste bemanning (artikel 3, derde §). Gaat het om brand of explosie aan boord, dan mag deze noch veroorzaakt zijn door een gebrek aan het schip noch door de fout van de (onder)vervoerder, diens ondergeschikten of lasthebbers. Gaat het om gebreken aan het schip, dan moeten deze hebben bestaan voor de aanvang van de reis. Om deze vrijtekening rechtsgeldig te kunnen invoeren, moet de (onder)vervoerder het bewijs leveren dat hij deze gebreken niet heeft kunnen ontdekken, ondanks inachtneming van zijn «due diligence» verplichting (artikel 3, derde paragraaf).

Bij de totstandkoming van het Verdrag bestond grote onenigheid tussen de delegaties aangaande de bijzondere ontheffingsgrond ingeval van navigatiefout. De bereikte consensus bestaat erin deze ontheffingsgrond onder de «toegestane contractuele bedingen» op te nemen, in plaats van deze onder te brengen in artikel 18 als een wettelijke ontheffingsgrond.

Article 25 — Clauses frappées de nullité

De cet article il ressort que le régime de responsabilité élaboré par la Convention, ainsi que les règles concernant la charge de la preuve et les délais de réclamation et de prescription sont de droit impératif dans le chef du transporteur, du transporteur substitué, de ses préposés ou mandataires. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou (sous réserve des possibilités de dérogation à la limitation dans les cas visés à l'article 20 paragraphe 4) à aggraver la responsabilité est nulle. Toute stipulation contractuelle visant à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est également nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises (paragraphe 1^{er}).

Nonobstant le caractère de droit impératif général des règles de responsabilité susnommées, la Convention prévoit trois cas où le transporteur peut s'exonérer contractuellement de sa responsabilité sans préjudice des dispositions de l'article 21. Il s'agit des dommages causés par (a) une faute de navigation, (b) le feu ou une explosion à bord et (c) par des défauts du bateau (paragraphe 2).

On entend par faute de navigation: un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou tout autre personne au service du bateau (y compris du pousseur ou du remorqueur) lors de la navigation 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 (article 3, paragraphe 3). S'il s'agit d'un incendie ou d'une explosion à bord, cela ne peut pas résulter d'une défectuosité du bateau, ni de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de ses préposés et mandataires. S'il s'agit de défectuosités du bateau, elles doivent avoir existé avant le début du voyage. Pour pouvoir invoquer légalement cette exonération de responsabilité, le transporteur ou le transporteur substitué doit prouver que ces défectuosités n'ont pu être décelées, en dépit du respect de son obligation de «due diligence» (article 3, paragraphe 3).

Lors de l'élaboration de la Convention de nombreuses dissensions régnaient entre les différentes délégations au sujet de l'exonération de responsabilité en cas de faute de navigation. Le consensus qui s'est dégagé consiste à prévoir le fondement de cette exonération dans les «clauses contractuelles licites» au lieu de le placer à l'article 18 dans le cadre des exonérations légales.

Artikel 26 — Avarij-grosse

Ingevolge dit artikel laat het Verdrag de toepasselijke bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving dienaangaande onverlet.

Artikel 27 — Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

Dit artikel specificeert dat het Verdrag onverlet laat: de rechten en plichten van de vervoerder voortvloeiend uit internationale verdragen of nationaal recht inzake de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnen- of zeeschepen (eerste paragraaf). Hier kan verwezen worden naar het LLMC Verdrag van Londen van 19 november 1976 (Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen), in België goedgekeurd door de wet van 11 april 1989, die de artikelen 46 tot 58 van de Zeewet heeft aangepast, en een nieuw artikel 273 in de Zeewet heeft ingevoerd. Dit laatste artikel specificeert welke bepalingen (uit het LLMC Verdrag en de Zeewet) van toepassing worden verklaard op binnenschepen.

Artikel 28 — Rekeneenheid

Dit artikel specificeert wat onder de rekeneenheid (STR) wordt begrepen, en hoe de convertering naar een nationale munt gebeurt.

Artikel 29 — Aanvullend nationaal recht

Dit artikel bevat een aantal verwijzingsregels van internationaal privaatrecht. Zo worden onderwerpen die niet expliciet in het Verdrag zijn geregeld beheerst door het toepasselijk recht zoals door partijen overeengekomen in de vervoerovereenkomst. Hebben partijen geen contractuele rechtskeuze gemaakt, dan geldt het recht van de Staat waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft (eerste en tweede paragraaf). Wat onder toepasselijk recht wordt verstaan wordt gedefinieerd in artikel 1.

De derde § voorziet in een vermoeden van nauwste band.

Onderwerpen die niet expliciet in het Verdrag zijn geregeld zijn bijvoorbeeld de laad- en lostijd, het liggeld en het overliggeld.

Article 26 — Avaries communes

En vertu de cet article, la Convention n'affecte pas les dispositions du contrat de transport ou du droit national en cette matière.

Article 27 — Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

Cet article spécifie que la Convention n'affecte pas: les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou du droit national concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires (paragraphe 1^{er}). Ici, il peut être fait référence à la Convention de Londres du 19 novembre 1976 (LLMC Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes), approuvée en Belgique par la loi du 11 avril 1989 qui a modifié les articles 46 à 58 de la loi maritime et qui a ajouté un nouvel article 273 à cette même loi maritime. Ce dernier article spécifie quelles sont les dispositions (de la Convention LLMC et de la loi maritime) qui sont déclarées applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Article 28 — Unité de compte

Cet article spécifie ce qu'il faut entendre par unité de compte (DTS) et comment s'opère la conversion en une monnaie nationale.

Article 29 — Dispositions nationales supplémentaires

Cet article comporte un certain nombre de règles de renvoi au droit international privé. Ainsi, des matières qui ne sont pas réglées de façon explicite par la Convention sont régies par la loi applicable que les parties ont choisie dans le contrat de transport. Si les parties n'ont pas effectué de choix contractuel, le droit applicable est celui de l'État avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits (paragraphe 1 et 2). Ce qu'il faut entendre par la loi applicable est défini dans l'article 1^{er}.

Le paragraphe 3 prévoit une présomption du lien le plus étroit.

Les matières qui ne sont pas réglées de façon explicite par la Convention sont par exemple le temps de chargement et de déchargement, ainsi que les staries et les surestaries.

Artikel 30 — Vervoer over bepaalde waterwegen

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid voor elke Staat om te verklaren dat hij het Verdrag niet toepast op vervoerovereenkomsten waarbij gebruik gemaakt wordt van bepaalde op het grondgebied van een Staat gelegen waterwegen (namelijk enkel die waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is, en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen). België legt geen dergelijke verklaring af. Zie hiervoor de algemene toelichting.

Artikel 31 — Nationaal vervoer of vervoer om niet

Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor elke Staat om te verklaren dat hij het toepassingsgebied van het Verdrag uitbreidt tot overeenkomsten van nationaal vervoer, dit wil zeggen vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen. Tevens kan hij verklaren dat het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot vervoer om niet, in afwijking van artikel 1.1. België legt geen dergelijke verklaring af. Zie hiervoor de algemene toelichting.

Artikel 32 — Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor elke Staat om te verklaren dat hij de ontheffing van aansprakelijkheid voor navigatiefout wettelijk invoert, hetzij enkel in het kader van een nationaal goederenvervoer, hetzij enkel in het kader van een internationaal goederenvervoer, hetzij in het kader van de beide. België legt geen dergelijke verklaring af. Zie hiervoor de algemene toelichting.

Artikelen 33-38

Deze artikelen vormen de slotbepalingen van het Verdrag en behandelen (1) de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding, (2) de inwerkingtreding, (3) de opzegging, (4) de herziening en wijzigingen, (5) de herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid, en (6) de identiteit van de Depositaris.

*
* *

Op 23 april 2007 heeft de Raad van State zijn advies gegeven met betrekking tot het voorontwerp van wet (Advies nr. 42.624/4).

Article 30 — Transports sur certaines voies navigables

Cet article prévoit que chaque État a la possibilité de déclarer qu'il n'appliquera pas la Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire (il ne peut s'agir que de voies navigables non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales). La Belgique ne fait pas de déclaration de ce type. Voir à ce propos le commentaire général.

Article 31 — Transports nationaux ou gratuits

Cet article prévoit la possibilité pour chaque État de déclarer qu'il appliquera également les dispositions de la Convention 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. En outre, chaque État peut déclarer que le domaine d'application s'étendra également à des transports gratuits, en dérogation à l'article 1^{er} paragraphe 1^{er}. La Belgique ne fait pas de déclaration de ce type. Voir à ce propos le commentaire général.

Article 32 — Réglementations régionales relatives à la responsabilité

Cet article prévoit la possibilité pour chaque État de déclarer qu'il introduira légalement l'exonération de responsabilité en cas de faute de navigation soit uniquement dans le cadre d'un transport national de marchandises, soit uniquement dans le cadre d'un transport international de marchandises, soit dans les deux cas. La Belgique ne fait pas de déclaration de ce type. Voir à ce propos le commentaire général.

Articles 33 à 38

Ces articles forment les dispositions finales de la Convention et traitent (1) de la signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion, (2) de l'entrée en vigueur, (3) de la dénonciation, (4) de la révision et de l'amendement, (5) de la révision des montants des limites et de l'unité de compte et (6) de l'identité du depositaire.

*
* *

En date du 23 avril 2007 le Conseil d'État a donné son avis sur l'avant-projet de loi. (Avis n° 42.624/4).

Ten gevolge van het advies van de Raad van State werd in het wetsontwerp een artikel 3 ingevoegd. Dit artikel luidt als volgt: «De wijzigingen van het Verdrag die met toepassing van artikel 37 van het Verdrag worden aangenomen, zullen volkomen gevolg hebben.»

*
* *

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Mobiliteit,

Yves LETERME.

De minister van Justitie,

Jo VANDEURZEN.

Suite à l'avis du Conseil d'État, un article 3 a été inséré dans le projet de loi. Cet article dispose comme suit : « Les amendements à la Convention, qui seront adoptés en application de l'article 37 de la Convention, sortiront leur plein et entier effet. »

*
* *

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Mobilité,

Yves LETERME.

Le ministre de la Justice,

Jo VANDEURZEN.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken, van Onze minister van Mobiliteit en van Onze minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Mobiliteit en Onze minister van Justitie zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van het Verdrag die met toepassing van artikel 37 van het Verdrag worden aangenomen, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 27 januari 2008.

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Mobiliteit,

Yves LETERME.

De minister van Justitie,

Jo VANDEURZEN.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères, de Notre ministre de la Mobilité et de Notre ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères, Notre ministre de la Mobilité et Notre ministre de la Justice sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les amendements à la Convention, qui seront adoptés en application de l'article 37 de la Convention, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, 27 janvier 2008.

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Mobilité,

Yves LETERME.

Le ministre de la Justice,

Jo VANDEURZEN.

VERDRAG**van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) (1)****De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,**

Overwegende de aanbevelingen in de slotakte van de Conferentie inzake veiligheid en samenwerking in Europa van 1 augustus 1975 voor de harmonisering van rechtsvoorschriften ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeer door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie, in samenwerking met de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties,

Erkende de noodzaak en doelmatigheid uniforme voorschriften vast te stellen inzake overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren,

Hebben besloten met dit doel een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt:

HOOFDSTUK I**ALGEMENE BEPALINGEN****Artikel 1****Begripsomschrijvingen**

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder «vervoerovereenkomst», elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2. wordt verstaan onder «vervoerder», een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3. wordt verstaan onder «ondervervoerder», een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4. wordt verstaan onder «afzender», een ieder door wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5. wordt verstaan onder «geadresseerde», de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6. wordt verstaan onder «vervoersdocument», een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7. wordt onder «goederen» niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder «goederen» eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

(1) Aangenomen door de gezamenlijk door de CCR, de Donaucommissie en de ECE/VN georganiseerde Diplomatieke Conferentie, die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden.

CONVENTION**de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) (1).****Les États 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^{er} août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les États 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 I**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 ou sur 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;

(1) 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. wordt verstaan onder « schriftelijk », tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9. dient onder het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.

2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij :

a. in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeeconnossement is opgesteld, dan wel

b. de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

3. Dit Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

HOOFDSTUK II

RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN

Artikel 3

Inontvangstneming, vervoeren aflevering van de goederen

1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de

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 État applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit État 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 États différents dont au moins l'un est un État 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 grément et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et inter-

voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,

a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Artikel 4

Ondervervoerder

1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van dit Verdrag. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

nationales 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.

Artikel 5**Afleveringstermijn**

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Artikel 6**Verplichtingen van de afzender**

1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen :

- a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;
- b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;
- c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;
- d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;
- e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Artikel 7**Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen**

1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

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. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

Artikel 8

Aansprakelijkheid van de afzender

1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat :

a. de in artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervoerder.

2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Artikel 9

Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen :

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. een derde van de overeengekomen vracht; of
- b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Artikel 10

Aflevering van de goederen

1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6, eerste lid, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

HOOFDSTUK III

VERVOERSDOCUMENTEN

Artikel 11

Aard en inhoud

1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop dit Verdrag van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de

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'État 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

afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

- a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;
- b. de geadresseerde van de goederen;
- c. de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;
- d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;
- e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;
- f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;
- g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;
- h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;
- i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognosementen, het aantal originele exemplaren;
- j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 1, zesde lid, van dit Verdrag niet aan.

Artikel 12

Voorbehouden in de vervoersdocumenten

1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:

- a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaft gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;
- b. betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;
- c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.

2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

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. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Artikel 13

Cognossement

1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 11, derde lid, en artikel 12, tweede lid, niet tegen hem worden ingeroepen.

HOOFDSTUK IV

HET RECHT OM OVER DE GOEDEREN TE BESCHIKKEN

Artikel 14

Beschikkingsgerechtigde

1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

2. Het beschikkingrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingrecht.

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

Connaissance

1. Les exemplaires originaux d'un connaissance 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 connaissance 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 connaissance 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 connaissance 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 connaissance, 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 connaissance, 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.

Artikel 15**Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht**

De afzender of, in de gevallen van artikel 14, tweede en derde lid, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

HOOFDSTUK V**AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER****Artikel 16****Aansprakelijkheid voor schade**

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voorzover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

Artikel 17**Ondergeschikten en lasthebbers**

1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben

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'État 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

gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervoerder zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.

4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

Artikel 18

Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

1. De vervoerder en de ondervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimten, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Artikel 19

Berekening van de schadevergoeding

1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

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. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Artikel 20

Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd artikel 21 en het vierde lid van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1 500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25 000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaat is.

4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

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 (en volume ou en poids) 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.

Artikel 21**Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid**

1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Artikel 22**Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid**

De in dit Verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

HOOFDSTUK VI**TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN VORDERINGEN****Artikel 23****Mededeling van schade**

1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van

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

eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Artikel 24

Verjaring

1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit Verdrag van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge dit Verdrag aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

HOOFDSTUK VII

BEPERKING VAN DE CONTRACTUELE VRIJHEID

Artikel 25

Nietige bedingen

1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 20, vierde lid, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van dit Verdrag van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 23 en 24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 21, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt :

a. door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ont koppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde

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'État applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

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'État 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

lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

b. door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;

c. door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

HOOFDSTUK VIII

AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 26

Avarij-grosse

Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij-grosse.

Artikel 27

Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

1. Dit Verdrag laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

2. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 28

Rekeneenheid

De in artikel 20 van dit Verdrag bedoelde rekeeneenheid is het door het Internationale Monetair Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 20 genoemde bedragen worden geconverteerd in de nationale munteenheid van een Staat op basis van de waarde van die munteenheid op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de nationale munteenheid van een Verdragsluitende Staat, wordt berekend volgens de waarderingmethode die het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

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 SUPPLÉMENTAIRES

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 État 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 État 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 État Partie 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.

Artikel 29**Aanvullend nationaal recht**

1. Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.

2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.

3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.

4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 10, eerste lid, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.

HOOFDSTUK IX**VERKLARINGEN TEN AANZIEN VAN HET TOEPAS-
SINGSGEBIED****Artikel 30****Vervoer over bepaalde waterwegen**

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij dit Verdrag niet toepast op overeenkomsten inzake vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. In een dergelijke verklaring mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van deze Staat worden genoemd.

2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op vervoer van goederen zonder overslag zowel over waterwegen die niet worden genoemd in de verklaring als bedoeld in het eerste lid, als over waterwegen die wel worden genoemd in deze verklaring, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing, tenzij de op de laatstbedoelde waterwegen af te leggen afstand de langste is.

3. Indien een verklaring overeenkomstig het eerste lid wordt afgelegd, kan elke andere Verdragsluitende Staat verklaren dat ook hij de bepalingen van dit Verdrag niet toepast op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. De verklaring overeenkomstig dit lid wordt van kracht met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die de verklaring overeenkomstig het eerste lid heeft afgelegd, echter op zijn vroegst met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die een verklaring overeenkomstig dit lid heeft afgelegd.

4. De verklaringen bedoeld in het eerste en derde lid kunnen op elk tijdstip geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken door middel

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'État que les parties ont choisi.

2. À défaut de choix, le droit applicable est celui de l'État 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'État 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 État. 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'État 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 État.

4. Le droit de l'État 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**DECLARATIONS RELATIVES AU CHAMP D'APPLICA-
TION****Article 30****Transports sur certaines voies navigables**

1. Tout État 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 État.

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 État 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'État 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'État 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,

van een kennisgeving hiertoe aan de depositaris, onder vermelding van de datum waarop de verklaringen ophouden van kracht te zijn. De intrekking van deze verklaringen heeft geen gevolgen voor reeds gesloten overeenkomsten.

Artikel 31

Nationaal vervoer of vervoer om niet

Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast:

- a. op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen;
- b. in afwijking van artikel 1, eerste lid, op vervoer om niet.

Artikel 32

Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die ofwel beide zijn gelegen op zijn grondgebied of waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de andere op het grondgebied van een Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd, de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid treedt tussen twee Verdragsluitende Staten in werking op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Verdrag in de tweede Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Indien een Staat deze verklaring heeft afgelegd nadat het Verdrag voor hem in werking is getreden, treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden vanaf het tijdstip waarop de depositaris in kennis werd gesteld van de verklaring. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid is alleen van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten na de inwerkingtreding hiervan.

3. Een overeenkomstig het eerste lid afgelegde verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. In geval van intrekking treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid, buiten werking op de eerste dag van de maand die volgt op de kennisgeving of op een later tijdstip genoemd in de kennisgeving. De intrekking is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten voordat de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid buiten werking treedt.

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 État 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 État 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 État 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 ses 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 États contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième État ayant fait la même déclaration. Si un État 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.

HOOFDSTUK X**SLOTBEPALINGEN****Artikel 33****Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding**

1. Dit Verdrag staat gedurende een jaar op de zetel van de depositaris voor alle Staten open ter ondertekening. De termijn voor ondertekening begint op de dag waarop de depositaris vaststelt dat alle authentieke teksten van het Verdrag aanwezig zijn.

2. Elke Staat kan Partij worden bij dit Verdrag :

a. door het te ondertekenen zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;

b. door het te ondertekenen onder voorbehoud van latere bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, en door het vervolgens te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren;

c. door na afloop van de termijn voor ondertekening tot het Verdrag toe te treden.

3. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de depositaris.

Artikel 34**Inwerkingtreding**

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben nedergelegd.

2. Voor een Staat die dit Verdrag na inwerkingtreding zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring heeft ondertekend of zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris heeft nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden na ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Artikel 35**Opzegging**

1. Dit Verdrag kan door een Staat die Partij is worden opgezegd na een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.

2. De betekening van de opzegging geschiedt door middel van nederlegging van een akte bij de depositaris.

3. De opzegging wordt van kracht de eerste dag van de maand volgend op een termijn van een jaar, te rekenen vanaf de datum van nederlegging van de akte of na een hierin vermelde langere termijn.

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 États au siège du depositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le depositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.

2. Les États 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 depositaire.

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 États 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 depositaire.

2. Pour l'État 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 depositaire 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 État Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet État.

2. La notification de dénonciation est déposée auprès du depositaire.

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.

Artikel 36**Herziening en wijzigingen**

Op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten, roept de depositaris een conferentie van de Verdragsluitende Staten bijeen met het doel dit Verdrag te herzien of te wijzigen.

Artikel 37**Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 36, doet de depositaris, wanneer een voorstel tot wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen of tot vervanging van de in artikel 28 vastgestelde eenheid door een andere eenheid wordt ingediend, op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag het voorstel toekomen aan alle leden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie alsmede alle Verdragsluitende Staten en roept de depositaris een conferentie bijeen die uitsluitend tot doel heeft de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen te wijzigen of de in artikel 28 genoemde rekeneenheid te vervangen door een andere rekeneenheid.

2. De conferentie wordt op haar vroegst zes maanden na de dag van indiening van het voorstel bijeengeroepen.

3. Alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag zijn bevoegd aan de conferentie deel te nemen, ongeacht of zij lid zijn van de in het eerste lid genoemde organisaties.

4. Besluiten tot wijziging worden genomen met tweederde meerderheid van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag die bij de conferentie aanwezig zijn en deelnemen aan de stemming, mits ten minste de helft van de Verdragsluitende Staten bij de stemming aanwezig zijn.

5. Bij de beraadslaging over de wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen houdt de conferentie rekening met de uit schadegevallen afkomstige ervaringen en in het bijzonder met de omvang van de daaruit ontstane schade, waardeveranderingen van valuta alsmede de gevolgen van de voorziene wijziging voor de kosten van verzekering.

6. a. Een wijziging van de bedragen op grond van dit artikel kan op zijn vroegst vijfjaar na de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld en op zijn vroegst vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van een eerdere wijziging op grond van dit artikel in behandeling worden genomen.

b. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen plus 6 procent per jaar, berekend volgens het principe van rente op rente vanaf de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld.

c. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met het drievoudige van de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.

7. De depositaris stelt alle Verdragsluitende Staten in kennis van elke wijziging waartoe overeenkomstig het vierde lid besloten is. De wijziging geldt na afloop van een termijn van achttien maanden na de datum van de kennisgeving als zijnde aangenomen, tenzij binnen deze termijn ten minste een vierde van de Staten die ten tijde van de beslissing inzake de wijziging

Article 36**Révision et amendement**

À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États 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 États 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 États 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 États 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 États contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des États 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 États 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 États qui étaient États contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils

Verdragsluitende Staten waren, de depositaris hebben medege-deeld dat zij de wijziging niet aannemen; in dit geval is de wijziging afgewezen en wordt zij niet van kracht.

8. Een wijziging die overeenkomstig het zevende lid als zijnde aangenomen geldt, treedt achttien maanden na de aanneming ervan in werking.

9. Alle Verdragsluitende Staten worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Verdrag overeenkomstig artikel 35 uiterlijk zes maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging opzeggen. De opzegging wordt van kracht met de inwerkingtreding van de wijziging.

10. Indien tot een wijziging is besloten en de termijn van achttien maanden voor de aanneming ervan niet is verstreken, wordt een Staat die tijdens deze termijn een Verdragsluitende Staat wordt, door de wijziging gebonden, indien deze in werking treedt. Een Staat die na deze termijn Verdragsluitende Staat wordt, wordt door een overeenkomstig het zevende lid aanvaarde wijziging gebonden. In de in dit lid genoemde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden, zodra deze wijziging in werking treedt of zodra dit Verdrag voor deze Staat in werking treedt, indien dit later is.

Artikel 38

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de regering van de Republiek Hongarije.

2. De depositaris :

a. doet alle Staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, dit Verdrag toekomen in de officiële taalversie die op de Conferentie nog niet voorhanden was, ter controle van deze versie;

b. brengt alle onder letter a genoemde Staten op de hoogte van ingediende voorstellen tot wijziging van de overeenkomstig letter a toegezonden tekst;

c. stelt de dag vast waarop alle taalversies van dit Verdrag onderling moeten zijn afgestemd en dienen te worden beschouwd als zijnde authentiek;

d. deelt alle onder letter a genoemde Staten de overeenkomstig letter c vastgestelde dag mee;

e. doet alle Staten die een uitnodiging hebben ontvangen voor deelname aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, en die welke dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden gewaarmerkte afschriften toekomen van dit Verdrag;

f. brengt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden op de hoogte van :

i. elke nieuwe ondertekening, elke kennisgeving en elke daarbij afgelegde verklaring onder vermelding van de datum van de ondertekening, kennisgeving of verklaring;

ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii. elke opzegging van dit Verdrag onder vermelding van de datum waarop deze van kracht wordt;

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 États 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 État qui devient État contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un État est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet État 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 États 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 États 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 États visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);

e) remettra à tous les États 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 États 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. elke wijziging waartoe overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van dit Verdrag is besloten, onder vermelding van de datum van inwerkingtreding;

v. elke mededeling op grond van een bepaling van dit Verdrag.

3. Na de inwerkingtreding van dit Verdrag doet de depositaris het Secretariaat van de Verenigde Naties een gewaarmerkt afschrift van dit Verdrag toekomen ter registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

GEDAAN te Boedapest, de 22e juni 2001 in een enkel exemplaar, zijnde de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Russische teksten gelijkelijk authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachten, daartoe door hun regeringen naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

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 A 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.

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

—————

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001, zal volkomen gevolg hebben.

*
* *

**AVANT-PROJET DE LOI
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

—————

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001, sortira son plein et entier effet.

*
* *

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
42.624/4
VAN 23 APRIL 2007

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 28 maart 2007 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft in haar advies 37.900/VR, gegeven op 25 januari 2005 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het ontwerp van wet «houdende instemming met de wijzigingen aan de Overeenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Satellietcommunicatie «INTELSAT», aangenomen te Washington op 17 november 2000» (1), de volgende opmerking gemaakt :

«PROCEDURE INZAKE DE WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST. ZOALS WORDT VOORGESCHREVEN BIJ ARTIKEL XV. d. EN e. VAN DE ALDUS GEWIJZIGDE OVEREENKOMST

12. Artikel XV van de Overeenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Telecommunicatiesatellieten, zoals het wordt gewijzigd bij artikel XVII van de Wijzigingen voorgesteld in het thans onderzochte voorontwerp van wet houdende instemming (hierna «de aldus gewijzigde Overeenkomst» genoemd), bepaalt het volgende :

«a. Elke Partij mag wijzigingen in deze Overeenkomst voorstellen. Voorgestelde wijzigingen worden voorgelegd aan het uitvoerend orgaan, dat ze onverwijld toezendt aan alle Partijen.

b. De Assemblée van Partijen neemt elke voorgestelde wijziging in overweging op haar eerste gewone vergadering volgende op de toezending door het uitvoerend orgaan of tijdens een eerder te houden buitengewone vergadering, bijeengeroepen overeenkomstig de procedures van artikel IX van deze Overeenkomst, mits de voorgestelde wijziging ten minste negentig dagen vóór de openingsdatum van de vergadering door het uitvoerend orgaan is toegezonden.

(1) Gedr. St., Senaat, 2004/2005, nr. 3-1259/1, blz. 23 tot 35.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT
42.624/4
DU 23 AVRIL 2007

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 28 mars 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

Dans son avis 37.900/VR, donné le 25 janvier 2005 sur un avant-projet devenu le projet de loi portant assentiment aux amendements à l'Accord relatif à l'Organisation internationale de télécommunications par satellites, «INTELS AT», adoptés à Washington le 17 novembre 2000 (1), la section de législation du Conseil d'État a formulé l'observation suivante :

«LA PROCÉDURE DE MODIFICATION DE L'ACCORD PRÉVUE PAR L'ARTICLE XV. d) ET e). DE L'ACCORD TEL QU'AMENDE

12. En vertu de l'article XV de l'Accord relatif à l'Organisation internationale de télécommunications par satellites, tel que modifié par l'article XVII des Amendements faisant l'objet de l'avant-projet de loi d'assentiment à l'examen (ci-après «l'Accord, tel qu'amendé»),

«a. Toute Partie peut proposer des amendements au présent accord. Les propositions d'amendement sont transmises à l'organe exécutif qui les distribue dans les meilleurs délais à toutes les Parties.

b. L'Assemblée des Parties examine toute proposition d'amendement lors de la session ordinaire qui suit la distribution de la proposition par l'organe exécutif ou lors d'une session extraordinaire convoquée antérieurement conformément aux procédures de l'article IX de l'Accord, sous réserve que la proposition d'amendement soit distribuée par l'organe exécutif quatre-vingt-dix jours au moins avant la date d'ouverture de la session.

(1) Doc. parl., Sénat, 2004/2005, n° 3-1259/1, pp. 23 à 35.

c. De Assemblee van Partijen neemt beslissingen ten aanzien van elke voorgestelde wijziging overeenkomstig het bepaalde in artikel IX van deze Overeenkomst ter zake van quorum en stemming. Zij kan een overeenkomstig lid b van dit artikel toegezonden wijziging amenderen en eveneens besluiten nemen aangaande wijzigingen die niet als zodanig zijn toegezonden, maar die een rechtstreeks gevolg zijn van een voorgestelde of geamendeerde wijziging.

d. Een door de Assemblee van Partijen goedgekeurde wijziging wordt van kracht in overeenstemming met lid e van dit artikel nadat de Depositaris een kennisgeving heeft ontvangen van de goedkeuring, aanvaarding of bekrachtiging van de wijziging van tweederden van de Staten die Partij waren op de datum waarop de wijziging was goedgekeurd door de Assemblee van Partijen.

e. Zodra de Depositaris de aanvaarding, goedkeuringen of bekrachtigingen, ingevolge lid d van dit artikel vereist voor het van kracht worden van een wijziging, heeft ontvangen, geeft hij daarvan kennis aan alle Partijen. Negentig dagen na de verzending van deze kennisgeving wordt de wijziging van kracht voor alle Partijen, met inbegrip van hen die haar nog niet hebben aanvaard, goedgekeurd of bekrachtigd en die zich niet uit ITSO hebben teruggetrokken.

f. Niettegenstaande het bepaalde in de leden d en e van dit artikel wordt een wijziging niet van kracht binnen een termijn van acht maanden of later dan achttien maanden, te rekenen van de datum waarop zij door de Assemblee van Partijen is goedgekeurd.»

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de Overeenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd. België zou zelfs gebonden kunnen zijn ingeval het zich zou verzetten tegen de wijzigingen aangebracht volgens die procedure, tenzij het zich terugtrekt uit ITSO.

Een zodanige regeling doet twee onderscheiden vragen rijzen: de eerste vraag is of de voorafgaande instemming met een verdrag of een wijziging ervan aanvaardbaar is, en de tweede vraag is of een procedure waarbij het verzet van België er niet aan in de weg zou staan dat het in sommige omstandigheden gebonden zou zijn door de aangenomen wijzigingen, aanvaardbaar is.

Is de voorafgaande instemming met de wijzigingen aangenomen volgens de wijzigingsprocedure aanvaardbaar?

c. L'Assemblée des Parties prend une décision sur toute proposition d'amendement selon les règles de quorum et de vote prévues à l'article IX de l'Accord. Elle peut modifier toute proposition d'amendement distribuée conformément au paragraphe b du présent article, et prendre une décision sur toute proposition d'amendement qui n'a pas été distribuée en conformité avec ledit paragraphe mais résultant directement d'une proposition d'amendement ainsi distribuée.

d. Un amendement approuvé par l'Assemblée des Parties entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe e du présent article après réception par le Dépositaire de la notification d'approbation, d'acceptation ou de ratification de l'amendement par les deux tiers des États qui étaient Parties à la date à laquelle l'amendement a été approuvé par l'Assemblée des Parties.

e. Le Dépositaire notifie à toutes les Parties, dès leur réception, les acceptations, les approbations ou les ratifications requises en vertu du paragraphe d du présent article pour l'entrée en vigueur d'un amendement. Quatre-vingt-dix jours après la date de cette notification, ledit amendement entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, y compris celles qui ne l'ont pas accepté, approuvé, ou ratifié, et qui ne se sont pas retirées de l'ITSO.

f. Nonobstant les dispositions précédentes des paragraphes d et e du présent article, aucun amendement n'entre en vigueur moins de huit mois ou plus de dix-huit mois après la date de son approbation par l'Assemblée des Parties.»

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification de l'Accord qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment. La Belgique pourrait même être liée dans l'hypothèse où elle devait s'opposer aux modifications acquises en vertu de cette procédure, sauf à se retirer de l'ITSO.

Un pareil système soulève deux questions distinctes: la première porte sur l'admissibilité du caractère préalable d'un assentiment à un traité ou à une modification de celui-ci; la seconde a trait à l'admissibilité d'une procédure par laquelle l'opposition de la Belgique ne ferait pas obstacle à ce que, dans certaines conditions, elle soit liée par les modifications adoptées.

Quant à l'admissibilité de l'assentiment préalable aux modifications adoptées selon la procédure d'amendement

13. Aanvaard kan worden dat in bepaalde omstandigheden de Wetgevende Kamers hun voorafgaande instemming kunnen betuigen met een verdrag of met een wijziging ervan (1).

Wil een zodanige voorafgaande instemming bestaanbaar zijn met artikel 167, § 2, van de Grondwet, dan moeten de Wetgevende Kamers op zijn minst weten «binnen welke grenzen ze wordt verleend» (2).

In het onderhavige geval zijn het onderwerp van de Overeenkomst en de bevoegdheden van ITSO beperkt en zijn ze genoegzaam omschreven in de Overeenkomst; beschouwd moet worden dat de eventuele wijzigingen die volgens de thans onderzochte procedure worden overwogen, geen essentiële bestanddelen van het onderwerp ervan mogen betreffen, doch wel aanpassingen ervan, waarbij België, indien het niet akkoord gaat met een wijziging aangenomen volgens de thans onderzochte procedure, krachtens de artikelen XIV en XV, e), van de aldus gewijzigde Overeenkomst steeds over de mogelijkheid beschikt

(1) Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, blz. 808; *Pas.*, 1981, I, nr. 417; *J.T.*, 1982, blz. 565 tot 567 en noot van J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.990518.N; RvS, afdeling wetgeving, inz. advies 33.510/3, op 28 mei 2002 verstrekt over het voorontwerp van wet dat is geworden de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St., Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 33.627/3, op 26 november 2002 verstrekt over het voorontwerp dat het decreet «houdende instemming met de overeenkomst inzake de bescherming van Afrikaans-Euraziatische trekkende watervogels en de bijlagen 1, 2 en 3, ondertekend in Den Haag op 29 oktober 1999» is geworden (Parl. St., VI. parl., 2002/2003, nr. 1606/1, blz. 12); advies 35.503/3, op 1 juli 2003 verstrekt over het voorontwerp van wet «houdende instemming met het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake persistente organische stoffen, en met de Bijlagen, gedaan te Aarhus op 24 juni 1998»; advies 35.590/3, op 30 september 2003 verstrekt over het voorontwerp dat het decreet «houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België, de Vlaamse regering, de regering van de Franse Gemeenschap en de regering van het Waalse Gewest, enerzijds, en de regering van de Franse republiek, anderzijds, inzake de grensoverschrijdende samenwerking tussen territoriale gemeenschappen en lokale openbare lichamen, ondertekend in Brussel op 16 september 2002» is geworden (Parl. St., VI. parl., 2003/2004, nr. 2116/1, blz. 19); advies 35.595/3, op 11 juli 2003 verstrekt over het voorontwerp dat de ordonnantie van 5 december 2003 «houdende instemming met de Overeenkomst inzake de bescherming van Afrikaans-Euraziatische watervogels, ondertekend op 15 augustus 1996 in Den Haag» is geworden (Parl. St., B. H.R., 2002/2003, nr. A-458, blz. 11); advies 35.753/1/V, op 19 augustus 2003 verstrekt over het voorontwerp dat het decreet van 26 maart 2004 «houdende instemming met het protocol bij het verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake persistente organische stoffen, met bijlagen, ondertekend in Aarhus op 24 juni 1998» is geworden (Parl. St., VI. parl., 2003/2004, nr. 1977/1, blz. 13); advies 35.792/2/V, op 20 augustus 2003 verstrekt over het voorontwerp dat is geworden het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St., W. Gew. R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 35.796/2/V, op 20 augustus 2003 verstrekt over het voorontwerp dat is geworden het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met de Internationale Conventie inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, gesloten te Londen op 5 oktober 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St., W. Gew. R., 2003/2004, nr. 572/1, blz. 22); advies 36.168/1, op 11 december 2003 verstrekt over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en Australië, ondertekend te Canberra op 20 november 2002»; advies 36.169/1, op 11 december 2003 verstrekt over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek der Filipijnen, ondertekend te Manilla op 7 december 2001»; advies 36.170/1, op 11 december 2003 verstrekt over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001».

(2) Zie in die zin RvS, afdeling wetgeving, inz. advies 26.355/9, op 2 juli 1997 verstrekt over een voorontwerp dat is geworden de wet van 11 april 1999 houdende instemming met het Memorandum van Overeenkomst over de ontwikkelingssamenwerking tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zuid-Afrika, ondertekend te Brussel op 16 maart 1995 (Parl. St., Senaat, 1998-1999, nr. 1-1168/1, blz. 13); de voornoemde adviezen 33.510/3 en 33.627/3; advies 34.368/2, op 17 februari 2003 verstrekt over het voorontwerp dat is geworden de wet van 11 maart 2004 houdende instemming met het Protocol tot wijziging van de Internationale Overeenkomst inzake de vereenvoudiging en harmonisatie van douaneprocedures, door de Werelddouaneorganisatie aangenomen op 25 september 1974, gedaan te Brussel op 26 juni 1999 (Parl. St., Senaat, 2003-2004, nr. 260/1, blz. 45); de voornoemde adviezen 35.503/3, 35.590/3, 35.595/3, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 35.796/2/V, 36.168/1, 36.169/1 en 36.170/1.

13. Il peut être admis que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci (1).

Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2, de la Constitution, il faut néanmoins que les Chambres législatives connaissent «les limites dans lesquelles il est donné» (2).

En l'espèce, l'objet de l'Accord et les compétences de l'ITSO sont limités et ils sont circonscrits de manière suffisante dans l'Accord; il faut considérer que les éventuels amendements envisagés selon la procédure à l'examen ne pourraient pas porter sur des éléments essentiels de cet objet mais sur des aménagements à ce dernier, la Belgique ayant en toute hypothèse, en cas de désaccord avec une modification adoptée selon la procédure à l'examen, toujours la faculté de se retirer de l'ITSO en vertu des articles XIV et XV, e), de l'Accord tel qu'amendé, ce retrait ayant pour effet que l'Accord cesserait de lui être applicable trois mois

(1) Cass., 19 mars 1981, Arr. Cass., 1980-1981, p. 808; *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, pp. 565 à 567, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.990518.N; CE., section de législation, not. avis 33.510/3, donné le 28 mai 2002, sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (doc. Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); 33.627/3, donné le 26 novembre 2002, sur l'avant-projet devenu le décret «houdende instemming met de overeenkomst inzake de bescherming van Afrikaans-Euraziatische trekkende watervogels en de bijlagen 1, 2 en 3, ondertekend in Den Haag op 29 oktober 1999» (Doc. VI. parl., 2002/2003, n° 1606/1, p. 12); 35.503/3, donné le 1^{er} juillet 2003, sur l'avant-projet de loi «portant assentiment au Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux polluants organiques persistants et aux Annexes, fait à Aarhus le 24 juin 1998»; 35.590/3, donné le 30 septembre 2003, sur l'avant-projet devenu le décret «houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België, de Vlaamse regering, de regering van de Franse Gemeenschap en de regering van het Waalse Gewest, enerzijds, en de regering van de Franse republiek, anderzijds, inzake de grensoverschrijdende samenwerking tussen territoriale gemeenschappen en lokale openbare lichamen, ondertekend in Brussel op 16 september 2002» (Doc. VI. parl., 2003/2004, n° 2116/1, p. 19); 35.595/3, donné le 11 juillet 2003, sur l'avant-projet devenu l'ordonnance du 5 décembre 2003 portant assentiment à l'Accord sur la conservation des oiseaux d'eaux migrateurs d'Afrique-Eurasie, fait à La Haye le 15 août 1996 (Doc. parl., C.R. B.C., 2002/2003, n° A-458, p. 11); 35.753/1/V, donné le 19 août 2003, sur l'avant-projet devenu le décret du 26 mars 2004 «houdende instemming met het protocol bij het verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake persistente organische stoffen, met bijlagen, ondertekend in Aarhus op 24 juni 1998» (Doc., VI. parl., 2003/2004, no 1977/1, p. 13); 35.792/2/V, donné le 20 août 2003, sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); 35.796/2/V, donné le 20 août 2003, sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention Internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres, le 5 octobre 2001, ainsi qu'à ses annexes, (Doc. C.R.W., 2003/2004, n° 572/1, p. 22); 36.168/1, donné le 11 décembre 2003, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et l'Australie, signé à Canberra le 20 novembre 2002»; 36.169/1, donné le 11 décembre 2003, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République des Philippines, signé à Manille le 7 décembre 2001»; 36.170/1, donné le 11 décembre 2003, sur l'avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001».

(2) En ce sens, CE., section de législation, not. avis 26.355/9, donné le 2 juillet 1997, sur l'avant-projet devenu la loi du 11 avril 1999 portant assentiment au Mémorandum d'Accord entre le Royaume de Belgique et la République d'Afrique du Sud concernant la coopération au développement signé, à Bruxelles le 16 mars 1995, (Doc. Sénat, 1998-1999, n° 1-1168/1, p. 13); 33.510/3 et 33.627/3 précités; 34.368/2, donné le 17 février 2003, sur l'avant-projet devenu la loi du 11 mars 2004 portant assentiment au Protocole d'amendement à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, adoptée par l'Organisation mondiale des douanes le 25 septembre 1974, fait à Bruxelles le 26 juin 1999, (Doc. parl., Sénat, 2003/2004, n° 260/1, p. 45); 35.503/3, 35.590/3, 35.595/3, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 35.796/2/V, 36.168/1, 36.169/1 et 36.170/1 précités.

om zich terug te trekken uit ITSO, waardoor de Overeenkomst drie maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van die terugtrekking aan de Depositaris zou ophouden van toepassing te zijn op België.

Voorts bepaalt artikel XV de procedureregels volgens welke de wijzigingen zouden worden aangebracht.

In die omstandigheden kunnen de wetgevende vergaderingen verzocht worden vooraf hun instemming te betuigen met die wijzigingen achteraf.

Is de voorafgaande instemming met de wijzigingen, aangenomen niettegenstaande verzet vanwege België, aanvaardbaar?

14. Artikel 34 van de Grondwet bepaalt :

« De uitoefening van bepaalde machten kan door een verdrag of door een wet worden opgedragen aan volkenrechtelijke instellingen. »

Die grondwetsbepaling maakt het mogelijk om in afwijking van artikel 33 van de Grondwet bijzondere bevoegdheden toe te kennen aan organen van volkenrechtelijke instellingen, waaronder de bevoegdheid om beslissingen te nemen die bindend zijn voor België, ondanks het verzet van ons land. Dat is inzonderheid het geval wat betreft de uitoefening van normatieve bevoegdheid inzake de bepalingen van het Verdrag van Rome waarbij aan de organen van de Europese Gemeenschappen bevoegdheden worden toegekend voor het aannemen van regels van afgeleid recht met een meerderheid, zonder dat noodzakelijkerwijs de stemmen toegekend aan de vertegenwoordigers van de Belgische Staat daarbij zijn gerekend (1).

Een zodanige overdracht is evenwel alleen aanvaardbaar indien de aard en de omvang van die bevoegdheid duidelijk bepaald zijn (2), wat in dezen het geval is, gelet op de overwegingen die ter zake in punt 3 zijn gemaakt.

De procedure van goedkeuring van de wijzigingen die wordt voorgeschreven in artikel XV van de aldus gewijzigde Overeenkomst vertoont evenwel de bijzonderheid dat niet de goedkeuring van regels van afgeleid recht door de organen van ITSO wordt toegestaan, maar de wijziging van primaire regels van de Overeenkomst waarbij die instelling wordt opgericht. Gelet op het beperkte doel van die instelling en gelet op het feit dat België in ieder geval over de mogelijkheid beschikt om zich eruit terug te trekken, onder meer ingeval die wijzigingen te zeer en zonder de instemming van België zouden inwerken op het doel van de Overeenkomst en de bevoegdheid van ITSO, is in het onderhavige geval een zodanige opdracht van bevoegdheden aan ITSO aanvaardbaar.

Voorwaarden voor het aanvaardbaar zijn van de voorgenoemde voorafgaande instemming

15. In die omstandigheden moet, om iedere twijfel weg te nemen omtrent de voorafgaande instemming die de wetgevende vergaderingen aldus zouden verlenen aan de wijzigingen van de Overeenkomst die worden aangenomen volgens de thans onderzochte procedure, het ontwerp worden aangevuld met een uitdrukkelijke bepaling desbetreffend, die als volgt kan luiden :

(1) Zie inz. advies 27.449/2, op 23 maart 1998 verstrekt over het voorontwerp van wet « houdende de bepalingen inzake verkiezingen en tot omzetting van de richtlijn van de Raad van de Europese Unie nr. 94/80/EG van 19 december 1994 »; advies 21.540/AV, op 6 mei 1992 verstrekt over het voorontwerp dat is geworden de wet van 26 november 1992 houdende goedkeuring van het Verdrag over de Europese Unie, van de 17 Protocolen en van de Slotakte met 33 verklaringen, opgemaakt te Maastricht op 7 februari 1992.

(2) Advies 25.776/9 van 22 januari 1977 over het voorontwerp dat is geworden de wet van 25 mei 2000 houdende instemming met het WEU-Akkoord inzake veiligheid, gedaan te Brussel op 28 maart 1995 (Parl. St., Senaat, 1999-2000, nr. 306/1).

après la date de la réception par le Dépositaire de la notification de ce retrait.

En outre, l'article XV fixe les règles de procédure selon lesquelles les modifications interviendraient.

Dans ces conditions, les assemblées législatives pourraient être invitées à donner leur assentiment préalable à ces modifications ultérieures.

Quant à l'admissibilité de l'assentiment préalable aux modifications adoptées malgré l'opposition de la Belgique

14. Aux termes de l'article 34 de la Constitution,

« L'exercice de pouvoirs déterminés peut être attribué par un traité ou par une loi à des institutions de droit international public. »

Cette disposition constitutionnelle permet, par dérogation à l'article 33 de la Constitution, d'attribuer des compétences particulières à des organes d'institutions de droit international public, en ce compris celles consistant à prendre des décisions liant la Belgique malgré l'opposition de celle-ci. Tel est le cas par exemple, notamment pour ce qui concerne l'exercice du pouvoir normatif, pour les dispositions du Traité de Rome attribuant aux organes des Communautés européennes des pouvoirs d'adoption de règles de droit dérivé à des majorités qui n'incluent pas nécessairement les voix attribuées aux représentants de l'État belge (1).

Un tel transfert n'est toutefois admissible que si la nature et l'étendue de ce pouvoir sont clairement déterminées (2), ce qui, compte tenu des considérations émises sur ce point sous le n° 3, est le cas en l'espèce.

La procédure d'adoption des modifications prévue par l'article XV de l'Accord tel qu'amendé présente toutefois la particularité d'autoriser non pas l'adoption de règles de droit dérivé par les organes de l'ITSO, mais la modification des règles primaires de l'Accord qui crée cette institution. En l'espèce, compte tenu de l'objet limité de cette dernière et de ce que la Belgique dispose en toute hypothèse de la faculté de s'en retirer pour le cas notamment où ces modifications affecteraient de manière trop importante et sans son consentement l'objet de l'Accord et les pouvoirs de l'ITSO, une pareille attribution d'exercice de compétences à l'ITSO est admissible.

Quant aux conditions d'admissibilité de l'assentiment préalable envisagé

15. Ceci étant, afin d'éviter tout doute quant à l'assentiment préalable qui serait ainsi formulé par les assemblées législatives aux modifications à l'Accord adoptées selon la procédure à l'examen, il y a lieu de compléter le projet par une disposition expresse dans ce sens, qui pourrait être rédigée comme suit :

(1) Cf. not. les avis 27.449/2, donné le 23 mars 1998, sur l'avant-projet de loi « portant des dispositions en matière électorale et transposant la directive du Conseil de l'Union européenne n° 94/80/CE du 19 décembre 1994 »; 21.540/AG, donné le 6 mai 1992, sur l'avant-projet devenu la loi du 26 novembre 1992 portant approbation du Traité sur l'Union européenne, des 17 Protocoles et de l'Acte final avec 33 Déclarations, faits à Maastricht le 7 février 1992.

(2) Avis 25.776/9 du 22 janvier 1977 sur l'avant-projet devenu la loi du 25 mai 2000 portant assentiment à l'Accord de sécurité de l'UEO, fait à Bruxelles le 28 mars 1995 (Doc. Sénat, 1999/2000, n° 306/1).

« De wijzigingen van de Overeenkomst die met toepassing van artikel XV van de Overeenkomst worden aangenomen, zullen volkomen uitwerking hebben. (1) »

16. De voorgaande opmerkingen doen niets af aan het feit dat het met toepassing van artikel XV van de aldus gewijzigde Overeenkomst mogelijk is dat in die Overeenkomst wijzigingen worden aangebracht waarmee de wetgevende vergaderingen in voorkomend geval hun instemming niet kunnen betuigen.

Teneinde die vergaderingen in staat te stellen de Regering ter kennis te brengen dat ze niet akkoord gaan met een bepaalde wijziging, dient het ontwerp te worden aangevuld met een bepaling die voorziet in de mogelijkheid voor de regering om hen binnen een bepaalde termijn iedere door de Assemblee van Partijen goedgekeurde wijziging van de Overeenkomst mee te delen, waardoor de vergaderingen, de Koning en de betrokken regeringen een standpunt kunnen innemen omtrent het gevolg dat ze zullen geven aan die wijziging en aan de vraag of België eventueel Partij bij de Overeenkomst zal blijven (2).

17. De laatste vraag die moet worden onderzocht, betreft de bekendmaking van de wijzigingen die volgens de thans onderzochte procedure zouden worden aangebracht in de Overeenkomst. De voorafgaande instemming met zulke wijzigingen, die uit de ontworpen wet zou voortvloeien, houdt geen afwijking in van de verplichting voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht uitwerking kunnen hebben.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vormen te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze bindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers verklaard dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* (3).

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* heeft plaatsgehad zou geen bezwaar hebben opgeleverd indien de aldus gewijzigde Overeenkomst, die in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt, zelf de vormen had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt (4).

Bijgevolg moeten in het *Belgisch Staatsblad* de bepalingen van latere wijzigingen in de Overeenkomst worden bekendgemaakt. » (5)

(1) Zie in die zin *mutatis mutandis* inz. voornoemd advies 33.510/3 en artikel 2, tweede lid, van de voornoemde wet van 17 december 2002; adde de voornoemde adviezen 33.627/3, 35.503/3, 33.510/3, 35.595/3, 35.796/2/V, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 36.168/1, 36.169/1 en 36.170/1.

(2) Zie in die zin de voornoemde adviezen 33.510/3, 33.627/3, 34.368/2, 35.503/3, 35.595/3, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 35.796/2/V, 36.168/1, 36.169/1 en 36.170/1.

(3) Cass., 11 december 1953, *Arr. Verbr.*, 1954, blz. 252; voornoemd arrest van 19 maart 1981.

(4) Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, « L'application du droit international par le juge administratif », *APT*, 1998, blz. 95).

(5) Zie in dezelfde zin advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, op 15 februari 2005 verstrekt over een voorontwerp van decreet « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004 » (37.954/AV), een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.970/AV); een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.977/AV); een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.978/AV) (Parl. St., Senaat, 2004-2005, nr. 1091/1, blz. 526-546).

« Les amendements à l'Accord, qui seront adoptés en application de l'article XV de l'Accord sortiront leur plein et entier effet » (1).

16. Les observations qui précèdent n'enlèvent rien au fait qu'en application de l'article XV de l'Accord tel qu'amendé, il est possible que celui-ci fasse l'objet de modifications sur lesquelles, le cas échéant, les assemblées législatives ne peuvent marquer leur accord.

Afin de permettre aux assemblées de notifier au Gouvernement qu'elles n'approuvent pas un amendement donné, il y aurait lieu de compléter le projet par une disposition qui prévoit l'obligation pour le Gouvernement de leur communiquer, dans un délai déterminé, tout amendement à l'Accord approuvé par l'Assemblée des Parties, ce qui permettra aux assemblées, au Roi et aux Gouvernements concernés de prendre attitude quant aux suites qu'ils réserveront à cet amendement et à l'éventuel maintien de la Belgique en qualité de Partie à l'Accord (2).

17. Il reste une dernière question à examiner, qui concerne la publicité des modifications qui seraient apportées à l'Accord selon la procédure à l'examen. L'assentiment anticipé à de pareilles modifications, qui résulterait de la loi en projet, n'emporte pas dérogation à l'obligation, qui résulte de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, de publier au *Moniteur belge* ces modifications pour qu'elles produisent leurs effets en droit interne.

L'article 190 de la Constitution réserve à la loi la compétence de déterminer les formes dans lesquelles doivent être publiés les lois et règlements pour être obligatoires. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet déclaré les traités inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* (3).

L'absence de publication au *Moniteur belge* n'aurait pas soulevé d'objection si l'Accord, tel qu'amendé, qui sera publié au *Moniteur belge*, avait lui-même prévu les formes dans lesquelles ces modifications seront publiées (4).

En conséquence, il y aura lieu de publier au *Moniteur belge* les dispositions des modifications futures à l'Accord. » (5).

(1) En ce sens, *mutatis mutandis*, not. les avis 33.510/3 précité et l'article 2, alinéa 2, de la loi précitée du 17 décembre 2002; adde : les avis 33.627/3, 35.503/3, 33.510/335.595/3, 35.796/2/V, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 36.168/1, 36.169/1 et 36.170/1, précités.

(2) En ce sens les avis n^{os} 33.510/3, 33.627/3, 34.368/2, 35.503/3, 35.595/3, 35.753/1/V, 35.792/2/V, 35.796/2/V, 36.168/1, 36.169/1 et 36.170/1, précités.

(3) Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, p. 298; 19 mars 1981, précité.

(4) Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95).

(5) Voir dans le même sens l'avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG, donné le 15 février 2005, sur un avant-projet de décret « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004 » (37.954/AG), un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.970/AG), un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.977/AG) et un avant-projet de loi « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.978/AG) (Doc. Sénat, 2004-2005, n^o 1091/1, pp. 526-546).

Deze opmerkingen gelden eveneens voor artikel 37 van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen.

Deze bepaling voorziet immers in een procedure tot herziening van de bedragen van de aansprakelijkheidsgrenzen vastgesteld in artikel 20 van het Verdrag, alsmede van de rekeneenheid die wordt gedefinieerd in artikel 28 ervan, welke procedure ertoe leidt dat België gebonden zal zijn door zulke wijzigingen zonder dat de Kamers ermee behoeven in te stemmen. Deze wijzigingen zouden België zelfs kunnen binden nadat dit land, overeenkomstig artikel 37, zevende lid, van het Verdrag, heeft meegedeeld dat het deze niet aanneemt.

Deze wijzigingsprocedure kan evenwel worden aanvaard gelet op de afbakening van het onderwerp ervan, op de in artikel 37, achtste lid, van het Verdrag bepaalde grenzen en op de mogelijkheid, waarop uitdrukkelijk wordt gewezen in artikel 37, negende lid, van het Verdrag, om het Verdrag op te zeggen in geval men het niet eens is met de aangenomen wijziging.

Gelet op de strekking van dit artikel 37, dient in het voorontwerp dus een artikel 3 te worden ingevoegd, dat zou kunnen luiden als volgt:

«De wijzigingen van het Verdrag die met toepassing van artikel 37 van het Verdrag worden aangenomen, zullen volkomen uitwerking hebben.»

Er zal eveneens moeten worden op toegezien dat aldus in het Verdrag aangebrachte toekomstige wijzigingen worden bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* om de redenen vermeld in de voormelde adviezen, aangezien het Verdrag zelf niet voorziet in een officiële bekendmaking.

De kamer was samengesteld uit

De heer R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de Raad van State,

De heren P. LIÉNARDY en J. JAUMOTTE, staatsraden,

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOU-REAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. JAUMOTTE.

De griffier,

C. GIGOT.

De eerste voorzitter,

R. ANDERSEN.

Ces observations valent également pour l'article 37 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), à laquelle l'avant-projet examiné vise à porter assentiment.

Cette disposition prévoit en effet une procédure de révision des montants des limites de responsabilité fixés à l'article 20 de la Convention, ainsi que de l'unité de compte définie en son article 28, qui aboutit à ce que la Belgique sera liée par de telles modifications sans que l'assentiment des Chambres ne soit requis. Ces modifications pourraient même lier la Belgique après qu'elle ait notifié leur non acceptation, conformément à l'article 37, paragraphe 7, de la Convention.

Cette procédure de modification peut cependant être admise, compte tenu du caractère circonscrit de son objet, des limites prévues à l'article 37, paragraphe 8 de la Convention, et de la possibilité, expressément rappelée à l'article 37, paragraphe 9, de la Convention, de dénoncer la Convention en cas de désaccord avec l'amendement adopté.

Eu égard à la portée de cet article 37, il convient donc d'insérer dans l'avant-projet, un article 3 qui pourrait être rédigé comme suit:

«Les amendements à la Convention, qui seront adoptés en application de l'article 37 de la Convention, sortiront leur plein et entier effet.»

Il conviendra également de veiller à la publication au *Moniteur belge* de futures modifications ainsi apportées à la Convention pour les motifs rappelés dans les avis précités à défaut pour la Convention de prévoir elle-même une publication officielle.

La chambre était composée de

M. R. ANDERSEN, premier président du Conseil d'État,

MM. P. LIÉNARDY et J. JAUMOTTE, conseillers d'État,

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOU-REAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le premier président,

R. ANDERSEN.