



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
RESTREINTE

TRANS/SC.3/R.157/Add.2  
4 août 1995

FRANCAIS  
Original : RUSSE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal  
des transports par voie navigable  
(Trente-neuvième session, 24-26 octobre 1995,  
point 7 b) de l'ordre du jour)

ELABORATION D'UN RECUEIL DES PRINCIPALES CLAUSES ET CONDITIONS TYPES  
EN VIGUEUR DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL  
DES MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE

Note du secrétariat

A sa trente-sixième session, le Groupe de travail principal des transports par voie navigable a décidé d'élaborer un recueil des principales clauses et conditions types en vigueur dans le transport international des marchandises par voie navigable (TRANS/SC.3/130, par. 32).

Le secrétariat reproduit ci-après le texte de l'Accord relatif au transport international de conteneurs de grand volume sur le Danube, adopté à Neptune (Roumanie) en 1990. C'est l'un des six accords conclus entre les entreprises de navigation danubienne (connus sous le nom d'Accords de Bratislava), que le secrétariat a reçu du Gouvernement de la République slovaque.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE CONTENEURS  
DE GRAND VOLUME SUR LE DANUBE

Afin d'améliorer et de développer la coopération dans le transport international des conteneurs de grand volume sur le Danube, les entreprises de navigation dont les noms suivent :

Le "Bayerischer Lloyd" (BL) de la République fédérale d'Allemagne

L'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP)

La "Erste Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft" (DDSG) de la République d'Autriche

L'Entreprise de navigation hongroise S.A. (MAHART)

L'Entreprise de navigation roumaine (NAVROM)

L'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP)

L'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque (ČSPD)

Les Entreprises yougoslaves de navigation

L'Entreprise yougoslave de navigation fluviale (JRB)

L'Entreprise de navigation fluviale "Dunavski Lloyd - SISAK" (DL)

L'Entreprise de navigation fluviale "Kraiina" (RBK)

sont convenues des conditions suivantes pour le transport international de conteneurs de grand volume sur le Danube.

**PARTIE A**

CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT DES CONTENEURS

Article premier

DEFINITIONS

Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent Accord :

Le terme "AFFRETEUR" désigne la personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises en conteneurs et/ou de conteneurs vides est conclu avec un transporteur.

Le terme "CHARGEUR" désigne la personne agissant en son propre nom et remplissant les obligations d'expédition de marchandises en conteneurs et/ou de conteneurs vides lui incombant en vertu du contrat de transport.

Le terme "DESTINATAIRE" désigne la personne autorisée à prendre livraison de marchandises en conteneurs et/ou de conteneurs vides.

Le terme "TRANSPORTEUR" désigne la personne par qui ou au nom de qui un accord est conclu avec un affrèteur aux fins du transport de marchandises en conteneurs et/ou de conteneurs vides pour un prix convenu.

Le terme "LETTRE DE VOITURE" désigne le document confirmant l'existence et la teneur d'un contrat de transport de marchandises en conteneurs et/ou de conteneurs vides et servant de reçu de prise en charge par le transporteur de conteneurs chargés ou vides.

Le terme "MARCHANDISE" désigne toutes marchandises, produits et objets en tous genres, y compris l'emballage et les éléments de renforcement des colis, transportés par conteneur.

Le terme "CONTENEUR" désigne un mode de transport conforme, quant à ses paramètres et à sa destination, aux recommandations du Comité technique 104 de l'Organisation internationale de normalisation et transporté chargé ou à vide.

## Article 2

### DISPOSITIONS GENERALES

1. Les conteneurs présentés au transport sur le Danube doivent répondre, du point de vue de leur conception et de leur état technique, aux prescriptions de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (KBK) de 1972 et de la Convention douanière relative aux conteneurs (KTK) de la même année.

2. Sauf dispositions contraires figurant expressément dans le présent Accord, sont applicables les dispositions des articles correspondants de l'Accord sur les conditions générales de transport international de marchandises sur le Danube (ci-après "Accord sur les conditions générales"), conclu à Siofok le 23 septembre 1989, et de l'Accord sur les tarifs internationaux pour le transport de marchandises sur le Danube (MGDT), conclu à Stara Lesna le 6 octobre 1979, ainsi que toutes les modifications et annexes adoptées ultérieurement.

## Article 3

### CHAMP D'APPLICATION

1. Les dispositions et tarifs fixés par le présent Accord s'appliquent au transport international, entre les ports danubiens de chargement et de déchargement, de conteneurs d'usage général définis dans la classification de l'ISO.

2. Le présent Accord s'applique à la fois aux conteneurs appartenant aux signataires de l'Accord sur les droits de propriété ou loués par ceux-ci et aux conteneurs qui ne leur appartiennent pas.

Article 4

CONDITIONS D'ADMISSION AU TRANSPORT

1. Sont admises pour le transport en conteneur les marchandises figurant sur la liste "B" de l'Accord MGDT, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 5 du présent article.
2. Ne sont pas admises pour le transport :
  - 2.1 Les marchandises dont la remise doit être obligatoirement effectuée par la poste;
  - 2.2 Les marchandises dont le transport est interdit par les règlements des autorités douanières et autres (sanitaires, vétérinaires, etc.);
  - 2.3 Les marchandises constituant une source d'infection;
  - 2.4 Les armes (sauf les armes à usage sportif ou de chasse).
3. Les produits alimentaires ou autres marchandises exigeant d'être conservés dans des conditions de température et d'humidité particulières pendant le transport, de même que les animaux vivants, ne sont admis pour le transport qu'en vertu d'un accord conclu entre l'affréteur et le transporteur.
4. Les marchandises dangereuses ne sont admises pour le transport qu'en vertu d'un accord conclu entre l'affréteur et le transporteur, sous réserve des prescriptions figurant dans les règlements internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses.
5. Ne doivent être placés dans un même conteneur que les marchandises dont les propriétés physiques et chimiques sont compatibles.
6. Ne sont pas admises pour le transport dans un même conteneur :
  - 6.1 Les marchandises dont le transport est subordonné à des règlements spéciaux établis par la loi ou par décision des autorités (autorités vétérinaires, etc.) et les marchandises non soumises à de tels règlements.
  - 6.2 Les marchandises dangereuses dont le transport n'est pas autorisé avec d'autres marchandises.

Article 5

CHARGEMENT DES MARCHANDISES DANS LES CONTENEURS

Le chargement des conteneurs s'effectue conformément aux règles suivantes :

1. Les marchandises doivent être placées et arrimées de façon à éviter tout déplacement de ces dernières à l'intérieur des conteneurs pendant le transport et de façon que la charge pesant sur le fond et la pression exercée contre

les parois des conteneurs soient équilibrées; les portes des conteneurs doivent pouvoir être ouvertes et fermées sans difficulté.

2. L'emballage des marchandises doit en assurer l'intégrité totale pendant le transport; les marchandises légères et fragiles doivent être placées au-dessus des marchandises lourdes et plus résistantes.

3. Lorsque des marchandises sans emballage ou avec un emballage léger sont chargées dans un conteneur, les dispositions nécessaires seront prises pour les protéger contre les frottements, l'écrasement, la casse, le gel et la chaleur (revêtement des parois avec des matériaux isolants, pose de lattes protectrices, de bandes de caoutchouc, etc.).

4. La masse d'un conteneur chargé ne doit pas dépasser la masse brute maximum indiquée sur le conteneur, y compris la tare.

#### Article 6

##### DEMANDE DE TRANSPORT

1. Les conteneurs sont admis pour le transport en vertu d'une demande faite par l'affrèteur. La demande doit comporter les indications suivantes :

1.1 Nom et adresse du chargeur;

1.2 Nom et adresse du destinataire;

1.3 Désignation des marchandises dans le conteneur;

1.4 Nombre de conteneurs chargés et/ou vides;

1.5 Type et masse brute;

1.6 Port de chargement;

1.7 Port de déchargement;

1.8 Délai souhaité de mise à disposition du tonnage;

1.9 Le cas échéant, souhaits particuliers de l'affrèteur ou du chargeur.

La demande doit également porter mention de l'adresse de l'agent du chargeur qu'il convient d'avertir lorsque le bateau est prêt à embarquer.

2. La demande de transport d'un conteneur est adressée au transporteur par écrit - lettre, télégramme, télex ou télécopie - au plus tard sept jours avant la date prévue de présentation des conteneurs au transport. La demande peut être faite par téléphone, à condition qu'elle soit confirmée par écrit dans les 24 heures.

3. Le transporteur dispose d'un délai de trois jours à dater du jour de la réception de la demande pour signifier au chargeur ou à l'affrèteur son acceptation ou son refus. Si le transporteur n'a pas confirmé l'acceptation

de la demande dans le délai fixé, cette omission équivaut à un refus. En cas d'acceptation de la demande, le chargeur, ou l'affrètement, et le transporteur, fixent le montant du fret.

4. Si le transporteur modifie les conditions spécifiées dans la demande, ces modifications doivent être convenues avec le chargeur ou l'affrètement.

5. La confirmation de la demande atteste la passation d'un contrat de transport aux termes duquel le transporteur s'engage à transporter au port de destination les conteneurs pris en charge du chargeur et à les remettre à leur destinataire.

6. Si un conteneur doit être placé obligatoirement dans la cale du bateau, l'affrètement l'indiquera expressément dans la demande. Dans le cas contraire, le conteneur est placé dans la cale ou sur le pont du bateau à la discrétion du transporteur.

#### Article 7

##### PREPARATION DU BATEAU ET MISE A DISPOSITION DU TONNAGE

1. Le transporteur est tenu de garantir avant le début de l'embarquement que la conception technique du bateau permet un chargement correct des conteneurs et leur transport dans des conditions qui en assurent l'intégrité.

2. Le transporteur a droit à un retard de 48 heures au maximum pour mettre le bateau à disposition en vue du chargement des conteneurs, à compter de la date fixée au moment de l'acceptation de la demande.

#### Article 8

##### DOCUMENTS DE TRANSPORT

1. Le chargeur est tenu de remettre au transporteur, au port d'expédition, le bon d'embarquement et tous les documents exigibles aux termes des règlements portuaires, douaniers, sanitaires ou autres 24 heures au moins avant le début du chargement, sauf si un autre délai a été convenu entre les parties au contrat.

Il répond vis-à-vis du transporteur des pertes résultant de la remise tardive, de l'inexactitude, des lacunes ou de l'insuffisance de ces documents.

2. Une lettre de voiture est établie pour le conteneur pris en charge en vue du transport. Elle est établie par le chargeur pour chaque conteneur (à moins de dispositions contraires conclues entre l'affrètement et le transporteur) après leur chargement sur le bateau, conformément au bon d'embarquement établi à l'aide d'un formulaire type unique (annexe 1), et porte une mention indiquant que le transport est effectué selon les termes du présent Accord.

Le chargeur remplit la lettre de voiture en cinq exemplaires au moins. Le transporteur y appose son cachet, la date et sa signature. L'original accompagne le conteneur et est remis au destinataire avec le conteneur au port

de destination; un exemplaire est remis au chargeur et des copies de la lettre de voiture sont conservées par le transporteur.

3. Si le chargeur ou l'affréteur en exprime le désir, il lui est délivré autant d'exemplaires de la lettre de voiture qu'il l'estime nécessaire.

4. Un bordereau récapitulatif (manifeste), selon le modèle figurant dans l'annexe 2, sera établi dans chaque port de chargement pour tous les conteneurs que le bateau accepte de transporter à chacun des ports de déchargement.

5. L'affréteur ou le chargeur a l'obligation d'assurer que toutes les indications relatives aux marchandises figurant sur le bon d'embarquement et reportées sur la lettre de voiture sont exactes et complètes; il est aussi responsable des pertes résultant de la remise tardive, de l'inexactitude ou de l'insuffisance des documents mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

6. S'il manque un document devant accompagner les marchandises ou si les documents présentés sont inexacts, insuffisants ou imprécis, le transporteur est en droit de refuser les marchandises au port d'embarquement ou, à sa discrétion, d'accepter ces marchandises pour le transport, en notant ses réserves dans la lettre de voiture.

7. Le transporteur ou le consignataire du bateau qui établit la lettre de voiture à la demande du chargeur est considéré comme le mandataire de celui-ci.

#### Article 9

##### PRISE EN CHARGE ET REMISE DES CONTENEURS

1. Le transporteur, au moment d'embarquer, prend en charge du chargeur les conteneurs à transporter et, au moment de débarquer, les remet au destinataire. La livraison des conteneurs au bateau et leur déchargement incombent au chargeur ou au destinataire responsable des opérations de chargement et de déchargement selon les dispositions de l'article 10, paragraphes 1 et 2.

2. Les conteneurs devant être transportés doivent porter très clairement les signes et inscriptions suivants :

Le logo propriétaire et le numéro du conteneur;  
La tare et la masse brute maximum du conteneur;  
La marque d'attestation du conteneur;  
La date de la prochaine inspection.

3. Si un conteneur contient des marchandises dangereuses, le chargeur veillera à ce que des étiquettes signalant le danger soient apposées au conteneur.

4. Sauf disposition contraire entre le transporteur et le chargeur ou l'affréteur, les conteneurs chargés ne sont admis pour le transport que si des scellés y ont été apposés, cette responsabilité incombant au chargeur.

Les scellés doivent porter une empreinte très lisible et comprendre les dispositifs nécessaires à leur apposition. Si les pratiques suivies dans un pays l'exigent, un scellé comportant une serrure sera utilisé dans certains cas.

5. Les scellés seront apposés au-dessus de la porte de manière à exclure toute possibilité d'accès aux marchandises sans que les scellés soient endommagés. L'empreinte des scellés ainsi que leur nombre et leur numéro doivent figurer sur la lettre de voiture.

6. Au moment d'accepter un conteneur chargé, le transporteur en vérifiera l'état du point de vue technique en procédant à un examen externe et s'assurera que les scellés sont présents et intacts. Toute observation concernant l'état technique du conteneur doit être notée par le transporteur dans les ports de chargement et de déchargement sur une attestation de transfert (conforme au modèle figurant dans l'annexe 3) qui servira à déterminer quelle partie est responsable des dommages éventuels causés au conteneur.

7. S'il y a désaccord entre le transporteur et le chargeur ou le destinataire concernant l'état technique d'un conteneur livré à un port d'expédition ou de destination et l'inclusion d'une mention à ce sujet sur l'attestation de transfert, il sera fait appel à un expert pour déterminer l'état exact du conteneur et imputer à la partie jugée responsable les coûts résultant du dommage.

8. Les conteneurs chargés présentant les défauts suivants ne seront pas admis pour le transport :

8.1 Absence de scellés ou tout dommage aux parois du conteneur, à ses portes, à son toit, à son armature et à sa base, permettant l'accès aux marchandises ou l'entrée dans le conteneur de précipitations atmosphériques.

8.2 Déformation du système de verrouillage, permettant de pénétrer dans le conteneur sans endommager les scellés.

8.3 Déformation des portes affectant la fermeture hermétique du conteneur. L'étanchéité sera aussi considérée comme déficiente si les joints en caoutchouc sont endommagés.

8.4 Déformation ou dommage causé à l'armature du conteneur. Sont admises les déformations locales qui ne provoquent pas une rupture des éléments de l'armature (poutres verticales, longitudinales et transversales) et qui ne modifient pas la configuration géométrique du conteneur.

8.5 Dommage aux garnitures empêchant le conteneur de s'engager sous le palonnier.

8.6 Déformation des parois (hormis les portes) et du toit du conteneur entraînant un fléchissement de plus de 60 mm.

8.7 Endommagement ou imprécision des signes et inscriptions sur le conteneur, dont ceux mentionnés au paragraphe 2 du présent article, dans le cas où l'enregistrement en est rendu plus difficile.

9. Si les autorités douanières ou portuaires responsables de l'inspection et de l'entrée des marchandises exigent qu'un conteneur soit ouvert aux fins de l'inspection, les scellés doivent être retirés. Après l'inspection, de nouveaux scellés seront apposés au conteneur par le port où l'inspection a eu lieu.

10. L'ouverture d'un conteneur effectuée au cours d'un contrôle à la demande de la douane ou d'une autorité responsable de l'inspection et de l'entrée des marchandises sera signalée dans une note ajoutée à la lettre de voiture et donnant des renseignements sur les scellés qui ont été retirés et réapposés (empreinte, nombre et numéros des scellés, date d'apposition). La note sur la lettre de voiture sera authentifiée par la signature d'un représentant du port et par le cachet de la douane.

11. La livraison au destinataire d'un conteneur s'effectuera après examen externe du conteneur et des scellés et sans vérification de la masse, du nombre de colis et de l'état des marchandises dans le cas où les scellés du conteneur, dont l'empreinte figure sur la lettre de voiture, sont intacts au moment de la livraison.

12. S'il est constaté à l'arrivée au port de destination qu'un conteneur n'est pas en bon état, qu'il manque un scellé ou que l'un d'eux est endommagé, le destinataire (ou son agent), en présence du transporteur et d'un représentant du port, ouvrira le conteneur selon les dispositions fixées par les autorités du port concerné, vérifiera le nombre de colis et l'état des marchandises et rédigera le constat approprié en utilisant le formulaire du port de destination.

Après vérification des marchandises, le conteneur est remis au destinataire.

13. Si le destinataire refuse un conteneur au port de destination pour des raisons qui ne dépendent pas du transporteur, et si l'affrèteur n'est pas intervenu pour reprendre en charge le conteneur et les marchandises, tous les frais qui en découlent (stockage du conteneur au port de destination, retour au port d'expédition, etc.) seront à la charge de l'affrèteur.

En pareil cas, si le conteneur n'est pas réclamé dans les 30 jours et que l'affrèteur ne verse pas au transporteur tous les montants dus pour le transport en question, le transporteur peut faire jouer son droit de nantissement (art. 19 du présent Accord) et vendre les marchandises, le conteneur ou les deux.

14. Si des circonstances quelconques empêchent la remise du conteneur, les parties se conformeront aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

Article 10

## CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS

1. Les bateaux arrivant pour charger ou décharger des conteneurs dans les ports du Danube disposant de terminaux pour conteneurs seront manutentionnés dans leur ordre d'arrivée.

Les bateaux arrivant pour charger ou décharger des conteneurs dans les ports du Danube qui ne disposent pas de terminaux pour conteneurs seront manutentionnés dans l'ordre fixé par l'annexe 3 de l'Accord sur les conditions générales.

Les bateaux circulant selon un horaire fixe établi par accord bilatéral peuvent ne pas être manutentionnés dans l'ordre de leur arrivée, à condition que l'opération ne soit pas préjudiciable aux intérêts des autres compagnies de navigation.

2. Le chargement ou le déchargement de conteneurs sera effectué au rythme suivant par bateau et par jour, calculé sur la base d'un conteneur de 20 pieds (EVP) :

Izmail	60 conteneurs
Galati	50 conteneurs
Ruse	60 conteneurs
Belgrade	100 conteneurs
Baja	60 conteneurs
Budapest : chargement 30, déchargement	20 conteneurs
Bratislava	50 conteneurs
Vienne	150 conteneurs
Krems	40 conteneurs
Linz	80 conteneurs
Regensburg, Deggendorf, Passau	80 conteneurs chacun.

3. Les conteneurs doivent être disposés sur le bateau de façon à faciliter leur engagement sous le palonnier au cours de la manutention.

4. Le transporteur communiquera l'heure d'arrivée du bateau aux autorités du port de chargement ou de déchargement ainsi qu'au chargeur ou au destinataire 72 heures avant l'arrivée prévue au port, une heure d'arrivée plus précise leur étant signifiée 24 heures au préalable.

5. Les staries commencent à courir trois heures après la remise par le transporteur de la notification (ou avis) de la mise à disposition du bateau si le début du temps de planche coïncide avec les heures ouvrables ou à compter du début du jour suivant si le début du temps de planche ne coïncide pas avec les heures ouvrables.

Le chargeur ou le destinataire est tenu d'accepter l'avis de prêt à opérer à toute heure du jour et de la nuit. En l'absence du chargeur ou du destinataire dans le port, le fait que le bateau est prêt à opérer est attesté sur l'avis par le consignataire du bateau (ou le représentant du port).

6. Le chargeur ou le destinataire (ou toute autre entreprise désignée par le chargeur ou le destinataire) est tenu de procéder au chargement (ou au déchargement) à toute heure du jour et de la nuit, tous les jours de la semaine, y compris les dimanches et les jours fériés, sauf si cela est contraire aux dispositions légales en vigueur dans le pays ou aux usages du port.

7. Le temps d'immobilisation dans le port est consigné dans le bulletin d'enregistrement du temps de planche pertinent établi à l'aide du formulaire prévu à cet effet dans le port en question. Ce document indique le temps de séjour ainsi que la durée et les raisons des interruptions et des arrêts survenus pendant les opérations de chargement ou de déchargement.

Le bulletin d'enregistrement du temps de planche est visé par le transporteur et le chargeur ou le destinataire. Le chargement n'est pas réputé terminé tant que le chargeur n'a pas remis au transporteur tous les documents nécessaires et que le bulletin d'enregistrement du temps de planche n'a pas été signé.

Le déchargement n'est pas réputé terminé tant que le destinataire n'a pas signé tous les documents attestant qu'il a pris en livraison les conteneurs, et le bulletin d'enregistrement du temps de planche.

8. Pour tout retard contraignant un bateau non propulsé à dépasser le temps prescrit selon les normes établies pour le chargement ou le déchargement de conteneurs, le chargeur (ou l'affréteur) doit payer au transporteur une amende (surestaries) dont les montants suivent :

pour un bateau d'une charge utile allant jusqu'à 1 300 tonnes :  
550 francs suisses;

pour un bateau d'une charge utile supérieure à 1 300 tonnes :  
675 francs suisses par 24 heures ou fraction de 24 heures.

9. Pour un bateau automoteur, les surestaries correspondent à trois fois les taux établis pour un bateau non propulsé de même charge utile.

10. Si le chargement ou le déchargement est effectué plus tôt que prévu, le transporteur versera au chargeur (ou à l'affréteur) ou au destinataire (ou à l'affréteur) une prime (ou remise) s'élevant à 50 % des taux établis aux paragraphes 8 et 9 du présent article.

11. Si le bateau est endommagé pendant le chargement ou le déchargement, la partie ayant causé ce dommage en assume la responsabilité à l'égard du transporteur.

Article 11

INSTRUCTIONS SUPPLEMENTAIRES DU CHARGEUR OU DE L'AFFRETEUR

1. Si le chargeur ou l'affrèteur se trouve dans l'obligation de donner des instructions supplémentaires (charger ou décharger dans un autre port que celui qui avait été initialement convenu, interrompre le transport, rendre les conteneurs, etc.), le chargeur ou l'affrèteur doit en informer au plus vite le transporteur par écrit.

2. Si le transporteur est en mesure d'exécuter les instructions supplémentaires du chargeur ou de l'affrèteur, il signifiera son accord dans les 24 heures suivant la réception de la notification adressée par le chargeur ou l'affrèteur. Le transporteur dispose du même délai pour signifier au chargeur ou à l'affrèteur qu'il ne lui est pas possible d'exécuter les instructions supplémentaires. Les dépenses découlant de l'exécution de ces instructions supplémentaires incombent à la partie qui les a données.

3. S'il n'est pas possible d'exécuter les instructions du chargeur ou de l'affrèteur, à savoir charger dans un autre port que le port initialement convenu, le chargeur ou l'affrèteur est passible, en cas de non-remise des conteneurs dans le port initialement convenu, des sanctions pour non-présentation des conteneurs prévues à l'article 12, paragraphe 4.

Article 12

RESPONSABILITE DES PARTIES POUR LA MISE A DISPOSITION DU TONNAGE ET  
POUR LA PRESENTATION DES CONTENEURS

1. Si le transporteur met le bateau à disposition aux fins d'embarquement de conteneurs avec au plus trois jours de retard, il rembourse au chargeur ou à l'affrèteur les frais effectifs d'entreposage des conteneurs pendant la période de retard (moins deux jours), mais pas plus de 1 % du fret par 24 heures. A l'expiration de trois jours de retard à compter de la date convenue pour la mise à disposition du bateau, le chargeur ou l'affrèteur a le droit de refuser d'utiliser le bateau pour le transport.

2. Si le transporteur ne met pas le bateau à disposition ou s'il le fait avec un retard de plus de trois jours à compter de la date convenue, et si le chargeur ou l'affrèteur refuse d'utiliser le bateau ou si le transporteur refuse de prendre en charge une partie de la quantité de marchandises convenue, le chargeur ou l'affrèteur a le droit d'exiger une indemnisation à hauteur de 50 % du fret correspondant à tous les conteneurs non transportés.

Le montant de cette indemnisation, payable par le transporteur, est diminué du tiers si celui-ci a prévenu le chargeur ou l'affrèteur au moins cinq jours à l'avance.

3. Si le chargeur ou l'affrèteur présente les conteneurs au transport avec du retard, il payera une amende (surestaries) pour le temps d'immobilisation du bateau à compter de son entrée effective dans le port, mais pas plus tôt qu'à compter de la date convenue, suivant les taux établis à l'article 10, paragraphe 7.

Le montant de l'amende est calculé sur la base de l'avis de mise à disposition et du bulletin d'enregistrement du temps de planche.

4. Si le chargeur ou l'affréteur ne présente pas les conteneurs au transport dans un délai de trois jours à compter de la date convenue ou s'il en présente un nombre inférieur à celui stipulé dans la demande de transport, le transporteur a le droit d'en refuser le transport et d'exiger de la part du chargeur ou de l'affréteur une indemnisation à hauteur de 50 % du fret correspondant à la marchandise non présentée, ou d'exiger le paiement des surestaries en vertu du paragraphe 3 du présent article.

Le montant de l'indemnisation payable par le chargeur ou l'affréteur est diminué du tiers si celui-ci a prévenu le transporteur de la non-présentation des conteneurs au moins cinq jours avant la date convenue.

5. L'indemnisation mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus est également exigible du chargeur ou de l'affréteur si un conteneur appartenant à celui-ci est présenté pour le transport en violation des dispositions de l'article 9, paragraphe 8.

6. Au cas où le tonnage n'est pas mis à disposition ou les conteneurs ne sont pas présentés en vue du transport des volumes de marchandise convenus entre le chargeur (ou l'affréteur) et le transporteur pour une période déterminée (mois, trimestre ou autre laps de temps), le chargeur (ou l'affréteur) et le transporteur assument le poids financier de la responsabilité selon les termes des paragraphes 2 et 4 du présent article.

7. Le chargeur ou l'affréteur est dispensé du paiement de l'indemnisation prévue au paragraphe 4 du présent article si :

7.1 Le chargeur ou l'affréteur remplace, dans le même port et à la date prévue dans la demande de transport, les conteneurs chargés initialement déclarés par des conteneurs chargés d'autres marchandises d'une quantité calculée en EVP au moins égale à celle initialement annoncée, à condition que le transport des conteneurs ne nécessite pas de bateau supplémentaire ou un bateau d'un autre type.

7.2 Au lieu des conteneurs chargés ou vides initialement déclarés, le chargeur ou l'affréteur, en accord avec le transporteur, prépare au transport, à la date prévue dans la demande de transport, dans un autre port sur l'itinéraire du bateau, des conteneurs chargés ou vides dont le nombre calculé en EVP est au moins égal à celui initialement annoncé, et à condition que soit garanti au transporteur le recouvrement du fret dont le montant ne peut être inférieur à la somme initialement fixée.

8. Les parties sont déchargées de la responsabilité au sens du présent article au cas où surviendraient des circonstances telles que visées à l'article 13, alinéas 5.1 à 5.5, et aux articles 14 à 16.

Article 13

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LE RESPECT DES DELAIS  
DE LIVRAISON ET POUR LE TRANSPORT DES CONTENEURS  
DANS DES CONDITIONS QUI EN GARANTISSENT L'INTEGRITE

1. Le transporteur est tenu de garantir l'intégrité des conteneurs depuis le port d'expédition jusqu'au port de destination et leur livraison dans les délais.

2. La responsabilité du transporteur pour les conteneurs pris en charge commence au moment de leur embarquement au port de chargement et cesse au moment où ils sont retirés du bateau au port de déchargement.

Le transporteur ne répond pas des manquants ou des dommages à la marchandise livrée au lieu de destination dans des conteneurs techniquement en bon état dont les scellés sont intacts.

3. Le délai de livraison des conteneurs est défini au paragraphe 4 de l'article 12 de l'Accord sur les conditions générales.

4. Si le transporteur ne respecte pas les délais de livraison des conteneurs, il payera au propriétaire de la cargaison une amende égale à 3 % du montant du fret par tranche de 24 heures de retard, à concurrence toutefois de 25 % du montant du fret total.

Le transporteur est dispensé du paiement de cette amende si la réclamation s'y rapportant ne lui a pas été présentée dans les 45 jours suivant le jour d'arrivée du bateau au port de déchargement.

5. Le transporteur ne répond pas des pertes, ni des dommages aux conteneurs admis pour le transport, ni des retards dans la livraison des conteneurs pour les raisons ou à la suite des événements ci-après :

5.1 Force majeure, dangers et circonstances fortuites survenus sur le Danube (tremblement de terre, ouragan, brouillard, etc.);

5.2 Actions ou ordonnances des autorités (détention, arrestation, quarantaine, etc.);

5.3 Actes de guerre et autres actes de violence (actes de sabotage, mutinerie, etc.);

5.4 Actions organisées des travailleurs et employés (grèves, résistance passive, etc.);

5.5 Arrêt de la navigation sur le Danube selon les dispositions de l'article 14 de l'Accord sur les conditions générales ou en raison d'autres circonstances ayant provoqué l'interruption ou l'arrêt total ou partiel de la navigation;

5.6 Actions ou négligences du chargeur ou de l'affrèteur, ou du destinataire, mentionnées à l'article 12, alinéa 6.5, de l'Accord sur les conditions générales.

6. Le transporteur ne répond pas non plus des pertes ou des dommages aux conteneurs admis pour le transport si ces pertes ou dommages ont été provoqués, sans qu'il en soit responsable, par :

6.1 Un défaut des conteneurs qui n'est pas visible de l'extérieur;

6.2 L'insuffisance ou le manque de clarté des signes et inscriptions sur les conteneurs appartenant à l'affrèteur;

6.3 Des dommages causés aux conteneurs pendant le chargement et le déchargement par les soins du chargeur ou du destinataire.

Sauf preuve contraire, les pertes ou les dommages aux conteneurs visés aux alinéas 5.1 à 5.4, 5.6 et 6.1 à 6.3 du présent article sont supposés imputables aux circonstances visées auxdits alinéas.

7. Si le chargeur ou l'affrèteur n'a pas informé le transporteur de la nature dangereuse des marchandises présentées au transport par conteneurs conformément au paragraphe 4 de l'article 4 ou si les marchandises ont été remises sous une dénomination incorrecte, le transporteur a la faculté, au cas où ces marchandises deviendraient effectivement un danger pour le bateau, pour les autres cargaisons ou pour les personnes à bord, de les débarquer, de les détruire ou de les rendre inoffensives à tout endroit et à tout moment, sans indemniser l'affrèteur, qui est responsable pour toute perte, tout dommage, tout retard, ainsi que pour tous frais occasionnés au transporteur par la présentation au transport des marchandises incriminées, leur transport ou tout autre service concernant ces marchandises. Il incombe à l'affrèteur ou au chargeur et au destinataire de prouver que le transporteur était informé de la nature exacte du danger encouru lors du transport de ces marchandises.

Si la nature dangereuse des marchandises est constatée avant le début des opérations de chargement, le transporteur a le droit de refuser de prendre en charge les conteneurs et d'exiger le paiement de 50 % du fret.

8. Lorsque des marchandises dangereuses, dont la nature est connue du transporteur conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 4, deviennent un danger pour le bateau, le transporteur peut, à tout endroit, débarquer, détruire ou rendre inoffensifs les conteneurs renfermant ces marchandises, sans obligation d'indemniser le chargeur, sauf en cas d'avarie commune.

9. Le transporteur répond dans les limites suivantes des pertes, des manquants et des dommages à la marchandise survenus dans des conteneurs dont les scellés sont absents ou endommagés :

9.1 Pour les pertes et les manquants : à hauteur de la valeur réelle de la marchandise perdue ou manquante, sans dépasser toutefois 2 500 francs suisses par conteneur;

9.2 Pour la marchandise endommagée : à hauteur de la dépréciation de la marchandise, sans dépasser toutefois la somme de 2 500 francs suisses par conteneur.

10. La valeur réelle de la marchandise perdue ou endommagée est déterminée d'après la facture du chargeur ou de l'affrètement.

11. Le transporteur répond dans les limites suivantes de la perte d'un conteneur ou des dommages causés à un conteneur appartenant à l'affrètement :

11.1 Pour la perte d'un conteneur : à hauteur de sa valeur marchande compte tenu de l'usure réelle du conteneur au moment où il a été perdu;

11.2 Pour les dommages causés à un conteneur : à hauteur du montant effectif des réparations dans le port de destination, si celles-ci ne sont pas effectuées par le transporteur lui-même et/ou à ses frais avant la remise du conteneur au destinataire.

12. L'affrètement ou le chargeur et le destinataire bénéficient d'un délai de sept jours pour l'utilisation des conteneurs appartenant au transporteur entre la réception du conteneur aux fins de chargement et sa présentation au transport, ou entre la réception du conteneur après transport et sa réexpédition au transporteur.

En cas de dépassement de ce délai de sept jours, l'affrètement ou le chargeur et le destinataire sont redevables au transporteur d'une amende de 12,5 francs suisses par jour de retard pour l'immobilisation d'un conteneur appartenant au transporteur, sauf convention contraire.

13. L'assurance responsabilité du transporteur est laissée aux soins de celui-ci.

#### Article 14

##### EMPECHEMENT AU TRANSPORT ET A LA REMISE DE LA MARCHANDISE

1. Si par suite de phénomènes naturels de force majeure, de circonstances faisant obstacle au transport (charriage de glaces, hautes eaux, basses eaux), d'obstacles extraordinaires ou d'autres facteurs contraignants, la navigation est close, suspendue ou limitée et les conteneurs ne peuvent être livrés par voie fluviale au port de destination, le transporteur doit immédiatement en référer au chargeur ou à l'affrètement pour recevoir des instructions.

2. Si, dans les 72 heures suivant la réception de l'avis d'empêchement au transport ou à la livraison, le chargeur ou l'affrètement ne donne pas d'instructions concernant les conteneurs ou si les instructions qu'il a reçues s'avèrent inapplicables, le transporteur peut, à sa discrétion :

2.1 Attendre la suppression des obstacles ou la reprise de la navigation ou, en attendant, transférer les conteneurs dans un autre port aux fins de magasinage;

2.2 Ramener les conteneurs au port d'origine;

2.3 Livrer les conteneurs, aux frais et aux risques du chargeur ou de l'affrèteur, au point de destination par un autre moyen de transport, éventuellement plus coûteux.

3. S'il n'est pas possible, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, de décharger au port de destination, le transporteur peut, à sa discrétion, débarquer les conteneurs en un autre point, même plus éloigné.

4. Le transporteur informe le chargeur ou l'affrèteur des mesures qu'il a prises en cas d'empêchement.

5. Toutes les dépenses du transporteur liées à l'attente d'instructions de la part du chargeur ou de l'affrèteur et aux autres mesures exigées par les circonstances faisant obstacle au transport et au déchargement (par. 1 à 3 et 10 du présent article) jusqu'au moment où les obstacles sont levés, incombent au chargeur ou à l'affrèteur.

6. Au cas où surviennent des circonstances faisant obstacle à la remise des conteneurs (impossibilité de se mettre en rapport avec le destinataire, refus de payer les sommes dues au transporteur, etc.), le transporteur est tenu d'en référer sans délai au chargeur ou à l'affrèteur et de demander des instructions à ce sujet.

7. Le transporteur a la faculté, sans accord spécial, de vendre les conteneurs chargés avec la marchandise qui s'y trouve ou les conteneurs vides qu'il n'est pas possible de livrer, dans les cas suivants :

7.1 Si les conteneurs contiennent des denrées périssables;

7.2 Si les frais d'entreposage risquent de dépasser nettement la valeur de la marchandise et des conteneurs;

7.3 Si le chargeur ou l'affrèteur ne donne pas d'instructions concernant les conteneurs dans le délai fixé par le transporteur.

Dans les cas visés aux alinéas 7.1 et 7.2, les conteneurs et les marchandises peuvent être vendus sans délai, et dans les cas visés à l'alinéa 7.3, pas plus tôt qu'une semaine après l'expiration du délai fixé par le transporteur.

8. La somme provenant de la vente des conteneurs et de la marchandise dans les cas visés au paragraphe 7 du présent article, sous déduction de tous les frais afférents au transport et à la vente dont le chargeur ou l'affrèteur reste redevable, est transférée à l'ordre du chargeur ou de l'affrèteur. Si le produit de la vente est insuffisant, le chargeur ou l'affrèteur est tenu de couvrir le déficit.

9. Si l'on ne parvient pas à vendre les conteneurs et la marchandise ou si les résultats de la vente ne sont pas satisfaisants, ou encore si les conteneurs sont confisqués par les pouvoirs publics ou par la justice, le chargeur ou l'affrèteur est tenu de dédommager le transporteur pour tous les frais en résultant ainsi que pour toutes les autres dépenses de transport qui ne seraient pas encore acquittées.

10. Si la lettre de voiture (original) est transmise au destinataire et si celui-ci n'a pas reçu le conteneur dans le délai accordé ou s'il ne peut pas lui être délivré pour d'autres raisons, le conteneur est entreposé aux frais et aux risques du destinataire, ce dont celui-ci doit être informé. L'entreposage de ces conteneurs, leur débarquement aux fins de magasinage ainsi que la vente sont régis par les dispositions des paragraphes 2, 7 et 9 du présent article, appliquées au destinataire ou à l'affrèteur.

Le destinataire ou l'affrèteur est responsable à l'égard du transporteur des surestaries imputables au non-respect du délai de réception des marchandises selon les termes de l'article 10, paragraphe 8.

#### Article 15

##### OUVERTURE ET CLOTURE DE LA SAISON DE NAVIGATION

L'ouverture et la clôture de la saison de navigation, ainsi que l'interruption ou l'arrêt total ou partiel des transports sur certaines sections du Danube sont régies par l'article 14 de l'Accord sur les conditions générales.

#### Article 16

##### DENONCIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Chaque partie a le droit de dénoncer le contrat de transport sans obligation d'indemnisation envers l'autre partie pour les pertes qu'elle aurait subies avant l'appareillage du bateau au port de chargement dans les cas visés à l'article 13, alinéas 5.1 à 5.5.

Dans les cas en question, le transporteur ne supporte pas les frais de déchargement.

2. Si après que le transport a commencé, le bateau ne peut pas acheminer les conteneurs au port de destination par suite de circonstances visées au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est tenu d'en informer le chargeur ou l'affrèteur sans délai.

3. Si dans les 72 heures après avoir envoyé cette information, le transporteur n'a pas reçu d'instructions du chargeur ou de l'affrèteur sur ce qu'il convient de faire avec les conteneurs, ou si les instructions qu'il a reçues se révèlent inapplicables en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, le transporteur peut, à sa discrétion, aviser selon les termes de l'article 14, alinéas 2.1 à 2.3.

4. Le chargeur ou l'affrèteur est tenu de dédommager le transporteur à concurrence du montant du fret, proportionnellement à la distance effectivement parcourue jusqu'au moment où le transport a été interrompu au sens du paragraphe 2 du présent article, et pour toutes les dépenses liées à l'attente des instructions du chargeur ou de l'affrèteur concernant la marchandise pendant le délai de 72 heures.

Le chargeur ou l'affrèteur est également tenu de dédommager le transporteur pour toutes les dépenses découlant de l'application des instructions ou des actions visées à l'article 14, alinéas 2.1 à 2.3.

5. En cas de mise en hivernage du bateau lors de la clôture de la saison de navigation, le chargeur ou l'affrèteur est exonéré de tous frais de magasinage des conteneurs pendant la période d'hivernage, à bord ou dans les entrepôts du port où ceux-ci ont dû être déchargés, soit sur ses instructions soit à la discrétion du transporteur, si les conteneurs ont été pris en charge en vue du transport avant le 1er novembre.

L'hivernage commence le jour où le bateau a été effectivement mis en hivernage et prend fin le jour de l'ouverture officielle de la navigation au sens de l'article 14, paragraphe 2 de l'Accord sur les conditions générales.

#### Article 17

##### RECLAMATIONS, ACTIONS EN JUSTICE, ARBITRAGE

1. Le destinataire présente toutes réclamations au transporteur par écrit, accompagnées des documents nécessaires, tels la lettre de voiture, le certificat de livraison, la facture, le devis estimatif des dommages et autres pièces justificatives.

2. Le transporteur est tenu, dans un délai de trois mois à dater du jour de réception de la réclamation, de l'examiner et d'informer par écrit l'auteur de la réclamation s'il lui donne droit ou s'il la rejette.

Si le transporteur a rejeté la réclamation ou s'il lui a donné droit en partie seulement ou s'il ne l'a pas examinée dans les délais, le destinataire a le droit d'introduire une action en justice.

3. Les actions nées du contrat de transport sont examinées par la juridiction compétente pour le lieu où siège le défendeur. Par accord entre le transporteur et le destinataire, le litige qui les oppose peut être soumis à l'arbitrage convenu entre les parties.

4. Toutes les réclamations des parties au transport et de tierces parties, nées du contrat de transport, se prescrivent dans le délai d'un an. Ce délai s'applique :

4.1 En cas de perte d'une partie de la marchandise ou de dommages à la marchandise ou au conteneur, à dater du jour de leur remise au destinataire;

4.2 En cas de perte de la totalité de la marchandise ou d'un conteneur, à dater du jour où le conteneur devait être délivré;

4.3 En cas de non-paiement du fret, à l'expiration du délai de paiement;

4.4 En cas de reliquat sur le fret ou de somme versée en surplus, à dater du jour où les frais afférents au transport ont été effectivement acquittés;

4.5 Pour toutes les autres réclamations, à dater du jour d'ouverture du droit à introduire une action.

5. Le délai de prescription est suspendu pendant la période d'examen de la réclamation, sauf disposition contraire de la législation nationale du pays dans lequel l'action est intentée.

6. Pour chaque jour de retard, la partie redevable des sommes engagées doit payer une amende s'élevant à 0,05 % du montant à devoir à l'échéance. Cette même condition s'applique aux paiements exigibles en vertu de décisions de justice ou de sentences arbitrales.

7. Les montants exigibles au titre du fret en vertu de réclamations et d'actions en justice sont payables dans la monnaie dans laquelle le fret est acquitté.

Les montants exigibles au titre de marchandises perdues ou avariées et de conteneurs endommagés en vertu de réclamations et d'actions en justice sont payables dans la monnaie dans laquelle les marchandises ou le conteneur ont été acquis par l'ayant-droit, sauf stipulation contraire.

#### Article 18

##### AVARIE COMMUNE

Les cas d'avarie commune sont régis par le "Règlement danubien d'avarie commune de 1990" (annexe 6 de l'Accord sur les conditions générales).

#### Article 19

##### DROIT DE NANTISSEMENT

Le transporteur dispose d'un droit de nantissement sur la marchandise et les conteneurs, qui lui garantit le recouvrement des sommes qui lui sont dues aux termes du présent Accord au titre du fret et de l'avarie commune, du droit de prélever des surtaxes, d'exiger des amendes, etc., conformément à la législation en vigueur dans le pays où s'exerce le droit de nantissement.

#### **PARTIE B**

##### TARIFS ET CONDITIONS D'APPLICATION

#### Article 20

##### NOMENCLATURE DES MARCHANDISES ET BAREME DES PRIX

1. Le barème des prix du transport de marchandises par conteneurs s'applique conformément à la section "B" de l'Accord sur les tarifs internationaux pour le transport de marchandises sur le Danube.

2. Les marchandises présentées au transport qui ne figurent pas dans la nomenclature de la section "B" de l'accord susmentionné sont réputées appartenir à la première classe aux fins de la tarification, sauf convention contraire entre l'affréteur et le transporteur.

#### Article 21

##### CALCUL DU FRET

1. Les tarifs des transports de marchandises par conteneurs entre deux ports énumérés aux tableaux 1 et 2 sont déterminés en roubles par EVP :

pour les marchandises des classes tarifaires 1 à 3 de l'Accord sur les tarifs internationaux pour le transport de marchandises sur le Danube : sur la base des tarifs indiqués au tableau 1;

pour les marchandises des classes tarifaires 4 à 7 de l'accord susmentionné : sur la base des tarifs indiqués au tableau 2.

2. Pour le transport de marchandises par conteneurs de 10,30 et 40 pieds, les tarifs indiqués aux tableaux 1 et 2 sont majorés par application des coefficients 0,5, 1,5 et 2 respectivement.

3. Lorsque des ports danubiens de chargement et/ou de déchargement ne figurent pas dans les tableaux 1 et 2, les tarifs du transport par conteneurs sont déterminés par convention entre l'affréteur et le transporteur sur la base des chiffres indiqués dans lesdits tableaux en tenant compte de la situation des ports d'embarquement et/ou de débarquement sur le fleuve.

4. Les tarifs s'entendent chargement, arrimage et déchargement sans frais pour le transporteur.

Le transporteur est également exempté, dans les ports de chargement et de déchargement, des taxes afférentes aux conteneurs.

5. Lors du transport de marchandises de différentes dénominations dans un même conteneur, les tarifs d'acheminement du conteneur sont déterminés en fonction du barème applicable à la marchandise de la classe la plus élevée.

6. Le transporteur a la faculté de convenir avec l'affréteur d'un nombre minimal de conteneurs à bord d'un bateau et de définir un fret global par bateau.

#### Article 22

##### CONTENEURS VIDES

1. Les tarifs applicables au transport d'EVP vides s'élèvent à 50 % du prix du transport des conteneurs chargés calculé conformément au tableau 1.

2. Pour le transport de conteneurs vides de 10, 30 et 40 pieds, les tarifs calculés conformément au paragraphe 1 du présent article sont majorés par application des coefficients 0,5, 1,5 et 2 respectivement.

Article 23

REDUCTIONS ET MAJORATIONS

1. Les compagnies de transport des pays dans lesquels se trouvent les ports danubiens de chargement et de déchargement peuvent convenir d'appliquer, en accord avec les affréteurs, des réductions et des majorations aux tarifs prévus dans le présent Accord. Les compagnies ayant convenu d'appliquer des majorations en informent toutes les autres entreprises de transport. Les compagnies tierces ne peuvent appliquer des majorations inférieures à celles convenues par les compagnies des pays dans lesquels se trouvent les ports danubiens de chargement et de déchargement qu'avec l'accord de ces deux compagnies.

2. En période de basses eaux, lorsque le niveau du fleuve empêche la navigation de bateaux d'un tirant d'eau supérieur à 160 cm, le transporteur a la faculté de majorer les tarifs en vigueur. Lorsque le niveau des eaux empêche la navigation des bateaux d'un tirant d'eau supérieur à 140 cm, le transporteur a la faculté d'appliquer des majorations ou de dénoncer le contrat de transport.

Le montant des majorations est déterminé par convention entre le transporteur et l'affréteur conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. En cas de modification du port de destination des marchandises en cours de route, conformément au paragraphe 1 de l'article 11 (si ce changement de destination est décidé par le transporteur), le calcul du fret s'effectue :

si le nouveau port de destination est situé plus près que le port indiqué initialement : conformément aux tarifs applicables aux transports jusqu'au port initialement indiqué;

si le nouveau port de destination est situé au-delà du port initialement indiqué : conformément aux tarifs applicables aux transports jusqu'au nouveau port de destination.

**PARTIE C**

DISPOSITIONS FINALES

Article 24

CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES CONTENEURS DE MOYEN VOLUME

Le présent Accord s'applique également au transport de conteneurs de moyen volume d'une masse brute comprise entre deux et cinq tonnes. Les tarifs applicables au transport de ce type de conteneurs sont indiqués dans les tableaux 3 à 6.

Article 25

PROCEDURE D'ADOPTION DE MODIFICATIONS ET DE CLAUSES ADDITIONNELLES

Les modifications et clauses additionnelles au présent Accord sont examinées et confirmées par la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne signataires des Accords de Bratislava.

Article 26

DELAI DE VALIDITE DE L'ACCORD

1. Le présent Accord entre en vigueur et en application au 1er janvier 1991; il est conclu pour une durée indéterminée. La conclusion du présent Accord rend caduc l'Accord de 1984 sur les conditions générales relatives au transport de conteneurs de grand volume.

2. Chaque entreprise de navigation signataire peut dénoncer le présent Accord à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de notification adressée par écrit aux autres entreprises de navigation.

La dénonciation de l'Accord n'exonère pas la partie concernée de la responsabilité lui incombant au titre des obligations contractées pendant la période de son adhésion.

Article 27

DEPOSITAIRE

Le présent Accord a été signé à Neptune (Roumanie) le 28 septembre 1990 en un seul exemplaire en langue russe et déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chaque entreprise de navigation signataire.

Adopté à Neptune (Roumanie), le 28 septembre 1990



ANNEXE 2

à l'Accord

NOM DE L'ENTREPRISE DE NAVIGATION

MANIFESTE DES CONTENEURS

ÀüÖøÛü ÖÝø

âÒøÛ

èÐøø úÛ ÚüÖøÛÜÄÜãø

èÐøø úÛ úüÛüÖøÛÜÄÜãø

èÐÄ úÝ øÒøÛÖÝ  
"ãÝÄüøÐ úÛ øÒøÛÛ"

éÛøøøÛ úÛ ýÐÛøÝøÛ	èÝÄüøÐ Úø øÐðÛ úÛ ÚÐãøÛãÛÝø	ÄüÖøÛÜÝø	ãÛÖøÛãøøÛøÛ	ãüÖÛÜãøøÛÐã úÛ ýÒ ÄøøÛüòãüÛÖÛ	ÈÖÖÖÛ úÛ ýÒ ÄøøÛüòãüÛÖÛ Ûã ÝÛ	ÈÖÖÖÛ úÝ ÚÐãøÛãÛÝø' Ûã ÝÛ	
						ýÛüÛ	øøÝøÛ

ÄÛÜãø





TABLEAU 2  
TARIFS APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES CLASSES 4-7 EN CONTENEURS E.V.P.,  
Montants en francs suisses pour un conteneur

Depuis le 1er janvier 1991

Port d'origine	Port de destination														TRANSPORTS EN AMONT				
	Sulina	Oust-Douniak	Izmail	Reni	Galati	Braila	Giurgiu	Ruse	Lom	Turmu-Severin	Belgrade	Budapest	Bratislava	Vienne	Krems	Linz	Passau-Salzburg	Deggendorf	Regensburg
Sulina	230	223	230	-	-	-	-	310	348	-	405	523	570	600	638	720	788	810	850
Oust-Douniak	230	-	178	183	313	313	350	368	368	408	525	573	603	643	723	790	815	858	
Izmail	215	-	168	173	255	290	335	388	503	558	628	713	778	803	843				
Reni	218	-	165	168	248	280	315	368	490	5445	615	698	760	780	830				
Galati	-	170	163	160	-	-	223	270	-	365	488	538	563	610	693	753	783	828	
Braila	-	170	165	163	-	-	223	263	-	363	483	535	560	603	683	750	780	823	
Giurgiu	-	275	225	223	-	-	158	230	-	295	415	468	490	538	623	690	715	755	
Ruse	273	275	225	223	200	200	158	-	-	238	295	415	468	490	538	623	690	715	755
Lom	300	303	263	255	223	223	210	-	188	238	360	415	443	488	570	630	660	708	
Turmu-Severin	-	333	290	280	-	-	-	210	188	230	315	378	405	453	535	600	625	665	
Belgrade	358	360	313	305	280	280	255	255	273	205	270	325	355	405	483	548	578	628	
Budapest	403	405	368	363	360	355	315	315	285	263	233	238	270	323	388	448	475	518	
Bratislava	448	450	403	398	388	383	348	348	313	293	263	218	230	253	298	360	388	430	
Vienne	468	470	425	410	398	393	360	360	323	298	278	233	210	-	-	323	353	393	
Krems	520	523	478	470	443	435	413	413	393	363	355	293	223	-	-	280	303	340	
Linz	528	530	488	480	468	458	430	430	403	380	360	295	233	-	-	275	280	290	
Passau-Salzburg	548	550	503	495	493	490	453	453	423	400	368	305	265	255	238	230	-	-	
Deggendorf	56	568	520	515	505	503	468	468	453	413	385	315	275	263	250	240	-	-	
Regensburg	585	588	545	538	528	525	488	488	455	435	413	335	293	275	265	255	-	-	
	TRANSPORTS EN AVAL																		

**TARIFS APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES CLASSES 1-3 EN CONTENEURS D'UNE MASSE BRUTE DE 2,0 (3,0) TONNES, montants en francs suisses pour un conteneur**

Depuis le 1er janvier 1991

**TABEAU 3**

Port d'origine	Port de destination														TRANSFERTS EN AMONT				
	Sulina	Oust-Dounaïk	Izmail	Reni	Galati	Brăila	Giurgiu	Ruse	Lom	Turmu-Severin	Belgrade	Budapest	Bratislava	Vienne		Krems	Linz	Passau-Salzhourg	Deggendorf
Sulina	63.30	61.30	63.30	-	-	-	-	85.50	98.80	-	124.00	159.50	174.30	184.30	194.30	223.30	242.80	249.80	265.00
Oust-Dounaïk	63.30	-	-	55.00	56.50	56.50	86.00	86.00	99.30	106.50	124.50	160.50	175.30	185.30	195.30	224.30	243.80	250.80	266.00
Izmail	57.00	-	-	51.80	52.80	52.80	78.80	78.80	92.80	102.50	120.30	156.80	170.50	180.00	192.50	219.50	239.50	248.00	261.30
Reni	59.50	-	-	48.00	49.00	49.00	76.50	76.50	90.80	99.30	116.00	151.00	167.80	176.80	187.80	215.30	235.30	243.30	257.50
Galati	-	50.80	48.50	45.50	-	-	-	95.00	81.30	-	113.50	150.50	166.30	175.80	186.30	213.30	233.80	241.80	255.50
Brăila	-	50.80	48.50	47.00	-	-	-	66.00	80.30	-	111.80	149.30	165.30	174.30	185.30	212.30	231.30	240.80	255.00
Giurgiu	-	72.30	63.30	61.30	-	-	-	47.00	70.30	-	90.80	126.80	144.50	153.00	165.80	192.00	212.30	221.00	234.30
Ruse	71.80	72.30	63.30	61.30	56.50	56.50	45.50	-	-	81.30	90.80	126.80	144.50	153.00	165.80	192.00	212.30	221.00	234.30
Lom	82.80	83.30	73.80	72.30	66.00	66.00	57.50	-	-	76.50	85.00	111.30	128.30	136.80	150.00	176.80	196.80	205.30	218.50
Turmu-Severin	-	89.80	81.30	78.80	-	-	-	66.50	57.00	-	81.80	98.80	116.50	124.50	137.80	165.30	185.30	193.30	207.00
Belgrade	97.50	97.80	90.30	86.50	86.00	85.50	72.80	72.80	67.00	65.00	85.00	98.80	101.80	109.80	124.00	150.50	170.50	178.80	192.50
Budapest	122.50	123.00	116.00	112.50	111.30	109.80	98.80	98.80	88.80	81.80	72.30	98.80	90.80	93.50	106.00	119.30	137.30	145.30	158.30
Bratislava	134.00	134.50	124.50	122.00	120.30	119.30	107.00	107.00	95.50	90.30	81.30	72.30	65.00	65.00	69.80	91.80	111.30	118.30	132.00
Vienne	135.80	136.80	126.30	125.00	122.00	121.30	108.30	108.30	99.30	91.80	82.80	73.80	55.00	55.00	-	-	99.30	106.50	120.30
Krems	139.80	140.50	129.80	126.80	125.50	124.50	117.30	117.30	106.00	103.00	99.80	85.00	56.50	56.50	-	-	83.30	91.30	104.00
Linz	143.00	144.00	142.00	137.80	136.80	135.80	124.00	124.00	117.30	107.80	104.00	88.80	64.30	64.30	-	-	72.80	78.80	90.80
Passau-Salzhourg	158.30	159.30	156.80	154.50	151.50	151.00	140.30	140.30	131.00	124.00	115.50	91.30	78.50	73.80	67.00	56.50	-	-	-
Deggendorf	162.00	163.00	161.00	158.30	156.80	156.30	145.00	145.00	135.00	127.80	119.30	95.50	82.30	78.00	70.80	59.50	-	-	-
Regensburg	170.50	171.50	169.00	166.30	164.80	163.00	151.00	151.00	142.50	135.00	126.30	101.80	88.80	85.30	78.00	72.30	-	-	-
	TRANSFERTS EN AVANT																		

TABEAU 4  
TARIFS APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES CLASSES 4-7 EN CONTENEURS D'UNE MASSE BRUTE DE 2,0 (3,0) TONNES, montants en francs suisses pour un conteneur  
Depuis le 1er janvier 1991

Port d'origine	Port de destination													TRANSPORTS EN AMONT			
	Sulina (Doinași)	Izmail	Reni	Chail	Brăila	Cluj-Napoca	Iltiso	Lom	Turnu-Severin	Belgrade	Bratislava	Vienne	Krems	Linz	Passau-Salzhofen	Deggendorf	Regensburg
Sulina	41.80	42.30	41.80	-	-	-	59.00	66.00	-	77.00	99.30	108.30	114.00	121.30	136.80	151.00	162.00
Oust-Doinași	41.80	-	-	31.80	34.80	59.50	59.50	66.50	69.80	77.50	99.80	108.80	114.50	122.00	137.30	150.80	163.00
Izmail	40.80	-	-	31.80	32.80	48.50	48.50	55.00	63.80	73.80	95.50	106.00	110.80	119.30	135.50	147.80	160.00
Reni	41.30	-	-	31.30	31.80	47.00	47.00	53.30	59.80	69.80	93.00	103.50	108.30	116.80	132.50	144.50	157.80
Galati	-	32.30	31.00	-	-	-	42.30	51.30	-	69.70	92.80	102.30	107.00	116.00	131.00	143.00	157.30
Brăila	-	32.30	31.00	-	-	-	42.30	50.00	-	69.00	91.80	101.00	106.50	114.50	129.80	142.50	156.30
Giurgiu	-	52.30	42.30	-	-	-	30.80	43.80	-	56.00	78.80	88.80	93.00	102.30	118.30	131.00	143.50
Ruse	51.80	52.30	42.80	38.00	38.00	30.00	-	-	45.30	56.00	78.80	88.80	93.00	102.30	118.30	131.00	143.50
Lom	57.00	57.50	48.50	42.30	42.30	40.00	-	-	35.80	45.30	68.50	78.80	84.00	92.80	108.30	119.80	131.50
Turnu-Severin	-	55.00	53.30	-	-	-	40.00	55.00	-	43.80	59.80	71.80	77.00	86.00	101.80	114.00	126.30
Belgrade	68.00	59.30	58.00	51.30	51.30	40.30	48.50	47.30	39.00	47.30	54.30	64.00	67.30	77.00	91.80	103.00	119.30
Budapest	76.50	69.80	69.00	68.50	67.50	59.80	59.80	54.30	50.00	44.30	45.30	45.30	51.30	61.30	73.80	85.00	98.30
Bratislava	85.00	76.50	75.50	73.80	72.80	66.00	66.00	59.50	55.50	50.00	41.30	40.00	47.80	48.80	68.50	71.50	81.80
Vienne	88.80	80.80	78.00	75.50	74.50	68.50	68.50	61.30	56.50	52.80	44.30	40.00	40.00	61.30	67.00	74.50	81.50
Krems	98.00	90.00	89.30	83.00	82.00	78.50	78.50	74.50	69.00	67.50	55.30	47.30	47.30	53.30	57.50	64.30	71.50
Linz	100.30	92.00	92.00	88.80	87.00	81.80	81.80	76.50	72.30	68.50	56.00	44.30	44.30	52.30	57.50	64.30	71.50
Passau-Salzhofen	101.00	95.50	94.00	91.30	91.00	86.00	86.00	80.80	76.00	73.30	58.00	50.30	48.50	45.30	41.80	45.50	50.00
Deggendorf	107.30	98.80	97.80	96.00	95.50	88.80	88.80	82.80	78.50	73.30	59.80	52.30	50.00	47.50	45.50	48.50	50.00
Regensburg	111.30	103.50	102.30	100.30	99.80	97.80	97.80	92.80	88.80	82.80	63.80	55.50	52.30	50.30	48.50	48.50	50.00

TRANSPORTS EN AVAL

TABLERAU 5

TARIFS APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES CLASSES 1-3 EN CONTENEURS D'UNE MASSE BRUTE DE 5,0 TONNES,  
Montants en francs suisses pour un conteneur

Depuis le 1er janvier 1991

Port d'origine	Port de destination														REGENSEBURG				
	Sutina	Quat-Doumaisk	Izmail	Reni	Galati	Bralia	Giurgiu	Ruse	Lom	Turmu-Severin	Belgrade	Budapest	Bratislava	Vienne		Krems	Linz	Passau-Salzboung	Deggendorf
	TRANSPORTS EN AMONT																		
Sutina	123.00	119.30	123.00	-	-	-	-	166.50	192.50	-	241.50	310.80	319.50	359.00	378.30	434.80	472.80	486.80	516.30
Quat-Doumaisk	123.00	-	107.30	107.30	107.30	110.00	167.50	167.50	193.30	207.30	242.30	312.80	341.30	360.80	380.30	436.50	474.50	488.50	514.00
Izmail	111.00	-	100.80	102.80	102.80	153.50	153.50	180.50	180.50	199.80	234.00	305.30	332.00	350.50	374.80	427.30	466.30	482.80	508.80
Reni	115.80	-	93.50	95.30	149.00	149.00	149.00	176.80	176.80	193.30	225.80	294.30	326.50	344.00	365.50	419.00	458.00	473.50	501.30
Galati	-	99.00	94.30	88.80	-	-	185.00	158.30	-	-	221.00	293.30	323.80	342.30	362.50	415.30	455.00	470.80	497.80
Bralia	-	99.00	94.30	91.50	-	-	128.50	156.30	-	-	217.50	290.50	322.00	339.50	360.80	413.50	450.50	469.00	496.80
Giurgiu	-	140.50	123.00	119.30	-	-	91.50	137.00	-	-	176.80	247.00	281.30	297.80	322.80	373.80	413.50	430.30	456.00
Ruse	139.80	140.50	123.00	119.30	110.00	110.00	88.80	-	158.30	158.30	176.80	247.00	281.30	297.80	322.80	373.80	413.50	430.30	456.00
Lom	161.00	162.00	143.50	140.50	128.50	128.50	112.00	-	149.00	149.00	165.50	216.50	249.80	266.50	292.30	344.00	383.00	399.50	425.50
Turmu-Severin	-	174.80	158.30	153.50	-	-	129.50	111.00	-	-	159.00	192.50	226.80	242.30	268.30	322.00	360.80	376.50	403.30
Belgrade	189.80	190.50	175.80	168.30	167.50	166.50	141.50	130.50	130.50	126.80	-	165.50	198.00	213.80	241.50	293.30	332.00	347.00	374.80
Budapest	218.80	219.50	225.80	219.50	216.50	211.80	192.50	173.00	173.00	159.00	140.50	-	176.80	182.30	206.30	232.30	267.30	281.00	308.00
Bratislava	240.80	261.80	242.30	237.80	234.00	232.30	208.30	186.00	186.00	175.80	159.00	140.50	176.80	176.80	136.00	178.50	216.50	231.30	257.30
Vienne	264.50	266.50	246.00	241.50	237.80	236.00	211.00	193.30	193.30	178.50	161.00	143.50	107.30	-	-	193.30	207.30	207.30	234.00
Krems	272.00	273.80	252.50	247.00	244.30	242.30	228.50	206.30	206.30	200.80	194.30	165.50	110.00	-	-	162.00	177.50	177.50	202.50
Linz	278.50	280.30	276.50	268.30	267.50	264.50	241.50	228.50	228.50	210.00	202.50	173.00	125.00	-	-	141.50	153.50	153.50	176.80
Passau-Salzboung	308.00	310.00	305.30	300.80	295.00	294.30	273.00	255.30	255.30	241.50	224.80	177.50	152.80	141.50	130.50	110.00	-	-	-
Deggendorf	315.50	317.50	313.50	308.00	304.30	304.30	282.30	262.80	262.80	248.80	232.30	186.00	160.00	151.80	137.80	115.80	-	-	-
Regensburg	332.00	334.00	329.30	323.80	321.00	317.30	294.30	277.50	277.50	262.80	246.00	198.00	173.00	165.50	151.80	140.50	-	-	-
	TRANSPORTS EN AVAL																		

