

Conditions générales
Bruinsma Freriks Transport B.V.

Zwijndrecht, 1^{er} janvier 2019.

Article 1 – définitions.....	2
Article 2 – champ d’application	2
Article 3 – droit applicable.....	2
Article 4 – description et prise en charge des marchandises.....	3
Article 5 – chargement	3
Article 6 – retard du chargement	4
Article 7 – choix des bateaux et des trajets, droit de transbordement et de déchargement partiel	5
Article 8 – extinction de l’obligation de prise en charge et de transport.....	6
Article 9 – temps de chargement et de déchargement et surestaries	7
Article 10 – entraves à la livraison, entreposage et vente d’urgence	7
Article 11 – lieu de déchargement, déchargement	8
Article 12 – responsabilité du transporteur.....	8
Article 13 – responsabilité de l’expéditeur.....	9
Article 14 – assurance.....	9
Article 15 – documents de transport.....	9
Article 16 – collaboration mutuelle en cas de dommage	9
Article 17 – avarie commune.....	10
Article 18 – fret, faux fret	10
Article 19 – droit de rétention et de gage du transporteur	12
Article 20 – interdiction de compensation / interdiction de cession.....	12
Article 21 – paiement	12
Article 22 – prescription et extinction	13
Article 23 – conversion	13
Article 24 – juge compétent	13
Article 25 – langues	13

Article 1 – définitions

1. Contrat de transport : tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage à transporter des marchandises.
2. Transporteur : toute personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport est conclu avec l'expéditeur.
3. Transporteur substitué : toute personne à qui l'exécution du transport est partiellement ou intégralement confiée. Par transporteur substitué, on entend également la personne qui exécute effectivement le transport, partiellement ou intégralement.
4. Expéditeur : toute personne par qui, au nom ou pour le compte de qui un contrat de transport est conclu avec un transporteur.
5. Destinataire : la personne qui a le droit de prendre livraison des marchandises.
6. Document de transport : un document qui prouve l'existence d'un contrat de transport et la prise en charge ou le transbordement des marchandises par un transporteur et qui est établi sous forme d'un connaissance ou d'une lettre de voiture ou d'un autre document d'usage dans le commerce.
7. Intéressé à la cargaison : expéditeur et/ou destinataire des marchandises transportées ou à transporter.
8. L'expression « par écrit », à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle les informations sont transmises 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 informatisé (EDI), à condition que les informations restent disponibles pour être consultées ultérieurement.
9. Marchandises : tout ce qui est proposé au transport en tant que cargaison, à l'exception des bateaux remorqués ou poussés.
10. CMNI = Contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.
11. IVR = Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe.
12. Force majeure : circonstances qu'un transporteur diligent n'a pas pu éviter et/ou dont il n'a pas pu empêcher les conséquences.

Article 2 – champ d'application

Les présentes conditions générales font partie de toutes les offres et de tous les contrats de Bruinsma Freriks Transport B.V., y compris en particulier en ce qui concerne le transport de cargaisons liquides sur les eaux intérieures, effectué par Bruinsma Freriks Transport B.V., également dénommée ci-après BFT.

Article 3 – droit applicable

Dans la mesure où les présentes Conditions générales ne contiennent pas de dispositions particulières, la Convention de Budapest relative au CMNI est applicable, également pour le transport à l'intérieur des Pays-Bas. En complément aux présentes conditions et à la Convention de Budapest, le droit néerlandais est applicable.

Article 4 – description et prise en charge des marchandises

1. L'expéditeur est tenu de fournir au transporteur à temps, c'est-à-dire avant le commencement du chargement, les données nécessaires et la documentation d'accompagnement qui concernent les marchandises mêmes et leur nature, y compris toutes les prescriptions nationales et internationales émises par les pouvoirs publics pour garantir la sécurité et protéger l'environnement, et de lui fournir toutes les indications concernant la cargaison et son traitement, dont il sait ou doit savoir qu'elles sont importantes pour le transporteur.
2. L'expéditeur garantit l'exactitude de la description des marchandises et l'exactitude et la complétude de la documentation qu'il met à la disposition du transporteur. Il est responsable aussi bien des pertes, dommages et autres inconvénients directs et indirects qui découlent de l'inexactitude des indications et des lacunes de la documentation, que des coûts qui en sont la conséquence. En cas d'inexactitudes dans la description et de lacunes dans la documentation nécessaire, le transporteur peut décharger les marchandises, les débarquer, les retourner ou en cas urgents même les détruire sans être lui-même tenu à dommages-intérêts.
3. Le transporteur n'est pas tenu de contrôler l'exactitude de la documentation et/ou des informations mises à sa disposition, mais a le droit de le faire.

Article 5 – chargement

1. Le transporteur, le cas échéant le transporteur substitué, déterminera la quantité maximale à prendre à bord, en considération entre autres du niveau des eaux, de la direction du bateau, de l'effectif convenu du lot et des prescriptions de droit public.
2. Le volume du chargement pris à bord est déterminé, au choix du transporteur, à l'aide d'un compteur volumétrique, par mesure de la différence de contenu du conteneur-citerne, par mesure des dimensions internes du bateau ou par mesure de la jauge du bateau.
3. L'expéditeur est tenu de veiller à ce qu'à l'endroit qu'il a désigné pour le chargement du bateau, ce dernier puisse en toute sécurité accoster, rester à l'ancre, être chargé et partir.
4. Le transporteur est tenu de présenter le bateau au lieu de chargement, prêt à être chargé. Si pendant le chargement le bateau subit ou cause des dommages, l'expéditeur et/ou le destinataire sont tenus d'indemniser ces dommages ou ce que le transporteur pourrait être redevable en la matière à des tiers, à moins que l'expéditeur prouve que les dommages n'ont pas été occasionnés par l'insécurité du lieu de chargement ou par un acte ou une négligence du personnel du terminal de citernes.
5. L'expéditeur est tenu de charger les marchandises à bord du bateau. Le transporteur a le droit de donner des instructions en ce qui concerne la sécurité de la navigation ou afin de prévenir des dommages. L'expéditeur est tenu de suivre ces instructions.
6. L'expéditeur est responsable des dommages au bateau, qui sont causés par le chargement, à moins que ces dommages ne soient survenus par la faute du transporteur.
7. L'expéditeur est tenu d'indemniser le transporteur des dommages que celui-ci subit du fait que, pour quelque raison que ce soit, le chargement convenu n'est pas à sa disposition au lieu ou au moment convenu.

Article 6 – retard du chargement

1. Jusqu'au moment où va commencer le chargement des marchandises à bord du bateau ou jusqu'au moment où les marchandises ont été mises à la disposition du transporteur, l'expéditeur a le droit de résilier le contrat de transport. Dans le cas d'une telle résiliation, le transporteur a droit au paiement de l'intégralité du fret (100 %).
2. En cas de résolution du contrat de transport plus de 72 heures avant la date convenue de chargement, l'expéditeur est redevable d'une indemnité d'un montant de 33,3 % (1/3) du fret convenu.
3. En cas de résolution du contrat de transport dans la période située entre 72 et 24 heures avant la date convenue de chargement, l'expéditeur est redevable d'une indemnité d'un montant de 66,6 % (2/3) du fret convenu.
4. En cas de résolution du contrat de transport dans les 24 heures préalables à la date convenue de chargement et en cas de résolution du contrat de transport après la date convenue de chargement, l'expéditeur est redevable d'une indemnité égale à 100,00 % (3/3) du fret convenu.
5. Si après écoulement du délai dans lequel l'expéditeur doit charger les marchandises à bord du bateau, aucune marchandise n'a été chargée, pour quelque raison que ce soit, le transporteur a le droit, sans mise en demeure, de déclarer dissous le contrat de transport. Dans un tel cas, le transporteur conserve à tout moment le droit à indemnisation de l'intégralité du fret convenu et des frais de starie engagés.
6. Si après le délai mentionné au paragraphe 2, les marchandises convenues n'ont que partiellement été chargées à bord du bateau, pour quelque raison que ce soit, le transporteur a le droit, sans mise en demeure préalable, de résilier le contrat ou de commencer le voyage. Dans ce dernier cas, si le transporteur commence le voyage avec l'accord de l'expéditeur, celui-ci reste tenu de payer le fret complet.
7. Les résolutions de contrat mentionnées aux paragraphes 2, 3 et 4 peuvent être déclarées par communications écrites ou par tout autre message dont la réception peut être démontrée. Le contrat prend fin à la réception de la déclaration de résolution, mais pas avant le déchargement des marchandises.
8. Si l'expéditeur paie au transporteur le fret intégral avant expiration du délai mentionné au paragraphe 2, le transporteur est tenu, à la demande de l'expéditeur, de commencer le voyage avec une partie des marchandises convenues. La partie visée de la cargaison est censée être présentée par l'expéditeur dans un délai d'une semaine après la date convenue de chargement. Si à ce moment aucune marchandise n'a été présentée par l'expéditeur, le transporteur a le droit de ne pas commencer le transport avec conservation de l'indemnisation de l'intégralité du fret et des frais de starie. Le transporteur a le droit de prendre à bord d'autres marchandises à la place des marchandises manquantes, sans être obligé de déduire le fret qu'il reçoit pour le transport de ces marchandises du fret payé par l'expéditeur.
9. Le présent article ne s'applique pas aux contrats d'affrètement à temps.

Article 7 – choix des bateaux et des trajets, droit de transbordement et de déchargement partiel

1. Le transport est exécuté au moyen de bateaux qui sont désignés à cet effet par le transporteur. Le transporteur peut aussi faire appel à d'autres transporteurs pour exécuter le transport. Si un bateau désigné ne peut malencontreusement pas être utilisé, le transporteur essaiera d'utiliser un bateau similaire. Si la flotte du transporteur ne dispose pas d'un bateau similaire, le transporteur peut louer un autre bateau aux risques et périls du client.
2. Le transporteur n'est pas tenu de transporter les marchandises dans un ordre déterminé, selon un trajet déterminé ou avec un bateau spécifique. Les marchandises doivent être transportées dans le délai qui peut être attendu d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de navigation et sur la base d'un voyage sans encombre.
3. Le transporteur a le droit de transborder intégralement ou partiellement les marchandises à bord d'autres bateaux, de les charger ou de les décharger par aconage et/ou de les entreposer en citernes terrestres, dans la mesure où cela semble nécessaire dans l'intérêt du bateau ou de la cargaison étant donné les circonstances. Les intéressés à la cargaison sont solidairement responsables à l'égard du transporteur des coûts supplémentaires qui en découlent, pour autant que les mesures en question doivent être prises hors la faute du transporteur.
4. Le transbordement par aconage, l'entreposage ou le déchargement dans des bateaux ou dans des citernes terrestres, ainsi que l'entreposage sont réalisés au nom et aux risques et périls des intéressés à la cargaison. Lors du chargement, le transporteur n'est responsable de la cargaison qu'après que celle-ci a passé la flasque du bateau. Lors du déchargement, le transporteur n'est plus responsable de la cargaison après que celle-ci a passé la flasque du bateau.
5. Dans les cas visés aux paragraphes 3 et 4, il est de la responsabilité des intéressés à la cargaison de maintenir une couverture d'assurance ininterrompue.

Article 8 – extinction de l’obligation de prise en charge et de transport

1. L’obligation de prise en charge et de transport des marchandises sur toute voie navigable s’éteint sans plus, que les marchandises aient ou non été prises en charge ou chargées et que le voyage ait ou non déjà débuté, lorsque, de manière générale ou seulement pour le bateau qui a chargé les marchandises, les circonstances ou évènements suivants se produisent :
 - a) force majeure, guerre, guerre civile, mobilisation, action militaire, émeute, attentat terroriste, sabotage, grève, lock-out, blocus, trouble interne ;
 - b) mesures et interventions des pouvoirs publics, restrictions d’importation, d’exportation et de transit ou interdiction, saisies et réquisitions, à moins que le transporteur ne soit la cause de ces circonstances ;
 - c) blocages de la navigation de quelque nature que ce soit, accidents de navigation, pannes ou interruptions des activités des écluses, canaux, ports et autres installations de navigation, perturbations du trafic, obstruction du trafic et des ports maritimes ou encombrement de la navigation, à moins que le transporteur ne soit la cause de ces circonstances ;
 - d) catastrophes naturelles, crue, étiage, inondations, glaciation et danger dû à la glace.
2. Pendant la durée d’une de ces circonstances et jusqu’à quatorze jours maximum après sa fin, le transporteur a le droit de facturer une indemnisation de perte d’exploitation pour tous les retards du voyage, augmentée des coûts pour ses efforts supplémentaires, et à son choix :
 - a) soit d’exécuter le transport et de facturer un surfret pour l’intégralité du trajet convenu et de porter à la charge des marchandises tous les frais subis en sus par rapport à une exécution normale de la mission, étant entendu que l’expéditeur et le destinataire répondent solidairement de ces surcoûts ;
 - b) soit de résilier le contrat, sans qu’une quelconque mise en demeure ne soit exigée, et conformément à l’article 18, paragraphe 5, de facturer un faux fret et de (faire) débarquer et d’entreposer les marchandises déjà chargées à bord en un lieu qu’il considère comme adéquat, au nom et aux risques et périls de l’expéditeur et du destinataire, ou de poursuivre le transport des marchandises par un autre moyen. Tous les frais supplémentaires, les frais de transport et les dépenses qui découlent du débarquement dans un port intermédiaire, de l’entreposage ou de la poursuite du transport sont aux frais des intéressés à la cargaison.
3. Le transporteur a également les droits susmentionnés s’il a omis d’informer l’expéditeur et/ou le destinataire qu’un tel évènement s’est produit.
4. Si la réalisation du voyage est empêchée de façon permanente pour d’autres raisons que celles mentionnées au paragraphe 1 du présent article et dont le transporteur n’a pas à répondre selon les présentes conditions, alors le contrat de transport est abrogé sans qu’une partie ne soit tenue d’indemniser l’autre partie. Les coûts de débarquement des marchandises déjà à bord sont aux frais de l’expéditeur.
5. Il est notamment question d’un empêchement permanent
 - a) lorsqu’un bateau avec lequel le transport aurait dû être poursuivi, est perdu ou endommagé de telle sorte que le voyage ne peut pas être effectué sans que des travaux importants de réparation ne soient effectués ;
 - b) si de tels travaux de réparation exigent notamment que le chargement soit intégralement débarqué ;
 - c) si les marchandises transportées sont perdues.
6. L’expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables envers le transporteur de tous les frets journaliers supplémentaires, surfrets, pertes

d'exploitation et autres surcoûts.

Article 9 – temps de chargement et de déchargement et surestaries

1. Sous réserve de conventions spécifiques, la durée et le tarif des temps de chargement et de déchargement sont calculés sur la base des conditions allemandes *Tankschiff-Transport Bedingungen* en vigueur au moment où le transport est effectué. Sous réserve de conventions divergentes dans la mission, les surestaries sont calculées sur la base du règlement allemand *Lade- und Löschzeitenverordnung* conformément aux dernières modifications de 2010 et/ou sur la base de conventions divergentes conclues entre BFT et l'expéditeur.
2. Cela laisse intacte toute autre demande d'indemnisation.

Article 10 – entraves à la livraison, entreposage et vente d'urgence

1. Si les marchandises ne sont pas prises en livraison par le destinataire désigné à cet effet ou si le paiement des créances qui grèvent les marchandises est refusé, s'il est question d'autres obstacles ou si le destinataire ne se présente pas, le transporteur doit en aviser l'expéditeur et demander des instructions. Si cela n'est pas possible dans les circonstances données ou si l'expéditeur reste en défaut de fournir ses instructions dans les 12 heures qui suivent l'avis ou si l'exécution des instructions ne peut raisonnablement pas être attendue du transporteur, celui-ci est alors habilité à entreposer les marchandises dans une citerne terrestre ou un acon au nom et aux risques et périls des intéressés à la cargaison.
2. Si le temps de déchargement est dépassé, le transporteur a le droit, aux risques et périls des intéressés à la cargaison, de décharger lui-même ou de faire décharger les marchandises ou de les entreposer conformément aux stipulations du paragraphe 1, le tout sans préjudice du droit du transporteur aux frais de starie engagés. Cette disposition laisse intactes les autres revendications du transporteur en raison d'un dépassement des temps de déchargement.
3. L'entreposage des marchandises sur des acons ou dans des citernes terrestres est réputé constituer une livraison correcte. Le droit de rétention et/ou de gage du transporteur reste dans ce cas intact.
4. Si les marchandises ne sont pas prises en livraison dans les deux mois après avoir été placées en entreposage, le transporteur a le droit, sans notification ni signification et sans décision officielle ou judiciaire, de vendre les marchandises à l'amiable ou par vente publique ou de les faire mettre aux enchères. Si les marchandises demandent des coûts d'entretien ou d'entreposage élevés ou si, selon l'estimation du transporteur, leur valeur ne couvre pas les frais qui sont liés à cet entretien ou entreposage, le transporteur a le droit de vendre immédiatement les marchandises ou de les mettre aux enchères sans être tenu au délai de deux mois.

Article 11 – lieu de déchargement, déchargement

1. Les intéressés à la cargaison déterminent le lieu adéquat de déchargement. Les stipulations de l'article 5 relatives à la désignation et à la sécurité du lieu de chargement sont applicables par analogie à la désignation et à la sécurité du lieu de déchargement.
2. Les intéressés à la cargaison sont tenus de communiquer les instructions de déchargement et de dédouanement au transporteur avant l'arrivée dans le port, faute de quoi le transporteur a le droit de prendre toutes les mesures qu'il estime nécessaires au nom et aux risques et périls des intéressés à la cargaison.
3. Il est à tout moment possible d'annoncer sur le lieu de décharge que le bateau est prêt à décharger.
4. Les intéressés à la cargaison sont solidairement responsables des dommages qui sont causés par les travaux de déchargement. Si un dommage est imputable à une faute ou à une négligence du transporteur, les intéressés à la cargaison n'en sont alors pas responsables. Les dispositions des paragraphes 4 et 6 de l'article 5 sont applicables par analogie.
5. Le bateau doit être déchargé de façon à être propre et libre de tout reste de cargaison. Si le lieu de déchargement ne respecte pas cette obligation, le transporteur a le droit, après réclamation, d'éliminer ou de faire éliminer les restes de cargaison aux frais des intéressés à la cargaison.
6. Le transporteur n'est pas tenu de vérifier que le bateau a été déchargé de façon à être entièrement propre et libre de restes de cargaison. L'expéditeur est par conséquent tenu de garantir à tout moment le transporteur en ce qui concerne les dommages qui découleraient d'une contamination par des résidus de la cargaison du chargement du premier voyage suivant. L'expéditeur est également responsable envers le transporteur de tous les autres dommages que le transporteur pourrait subir du fait que le bateau n'est pas propre et libre de restes de cargaison, parmi lesquels dommages en particulier les manques à gagner, les frais d'expertise et les coûts de nettoyage.

Article 12 – responsabilité du transporteur

Le transporteur n'est pas responsable des dommages causés

- a) par un acte ou une négligence du conducteur du bateau, du pilote ou de toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou d'un 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 respecté ses obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3, paragraphe 3 de la Convention relative au CMNI, à moins que l'acte ou la négligence 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 un incendie ou une explosion à bord du bateau ;
- c) par des défauts de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété, qui existaient antérieurement au voyage, s'il prouve que ces défauts n'ont pas pu être décelés avant le début du voyage malgré l'observation d'une diligence raisonnable ;
- d) par une force majeure. En cas de force majeure, le transporteur est libéré de son obligation de prendre en charge les marchandises et/ou de les transporter, que celles-ci aient ou non déjà été prises en charge ou embarquées et que le voyage ait ou non déjà débuté. Le transporteur n'est pas responsable des dommages quels qu'ils soient lorsque l'obligation de prendre les marchandises en charge et/ou de les transporter expire à la suite d'une force majeure.

Article 13 – responsabilité de l'expéditeur

En complément à l'article 8 de la Convention relative au CMNI, L'expéditeur est responsable des dommages subis ou encore à subir par le transporteur, qui sont causés par les marchandises ou par le matériel ou d'autres choses, qui ont été mis à la disposition du transporteur par l'expéditeur, le déchargeur ou le destinataire. L'obligation de l'expéditeur d'indemniser le transporteur est exclue si le dommage est causé par une faute du transporteur. Si le dommage est causé par une faute aussi bien de l'expéditeur que du transporteur, tous deux en sont responsables en proportion de leur part dans la faute.

Article 14 – assurance

Sans ordre écrit exprès, le transporteur n'est pas obligé d'assurer les marchandises contre d'éventuels dangers et risques.

Article 15 – documents de transport

1. Les documents de transport ne peuvent être signés au nom de BFT que si BFT a donné son autorisation à cette fin.
2. Lorsque l'expéditeur ou le transporteur substitué signe les documents de transport au nom de BFT contrairement aux stipulations du paragraphe précédent, et que de la sorte une responsabilité naît pour BFT, qui excède sa responsabilité en vertu des présentes conditions de transport, l'expéditeur est tenu de garantir BFT contre toute revendication de tiers.

Article 16 – collaboration mutuelle en cas de dommage

1. Le transporteur et les intéressés à la cargaison se prêteront mutuellement concours en cas de dommage aux marchandises, de pertes des marchandises, de dommage aux installations du terminal de citernes et de dommage au bateau, afin d'établir l'ampleur et la cause du dommage. Le transporteur comme l'expéditeur sont habilités à faire réaliser une enquête judiciaire ou extrajudiciaire en ce qui concerne l'état et le volume de la cargaison et l'ampleur du dommage, avant ou à la livraison de la cargaison. L'expéditeur qui suppose un dommage ou un manque est habilité, avant ou à la livraison, de faire réaliser une enquête judiciaire ou extrajudiciaire sur la manière dont a eu lieu le chargement et sur ce qui ressort de l'état du bateau et de la cargaison en ce qui concerne la cause du dommage ou du manque.
2. Dans le cadre d'une enquête telle que décrite au paragraphe 1, le transporteur et les intéressés à la cargaison sont tenus de se donner mutuellement accès sur demande préalable aux échantillons de cargaison, au bateau et aux installations du terminal de citernes.
3. Les intéressés à la cargaison doivent informer immédiatement le transporteur par écrit et l'inviter par écrit pour une contre-expertise.

Article 17 – avarie commune

1. En cas d'avarie commune, les règles IVR en la matière sont applicables dans leur dernière version publiée, en vigueur au moment de la prise en charge des marchandises pour leur transport et telle que disponibles sur le site www.ivr.nl.
2. Les intéressés à la cargaison sont tenus de payer immédiatement les contributions et/ou les acomptes, sans préjudice de et quels que soient leurs droits éventuels en vertu du contrat de transport au remboursement des contributions à payer. Ils sont solidairement responsables envers le transporteur de toutes les contributions en avarie commune qui reposent sur leurs marchandises en vertu d'une dispache. Le transporteur a le droit de réclamer pour ces contributions un compromis d'avarie commune et une avance sur les coûts. Un droit de suspension en ce qui concerne les contributions en avarie commune est exclu. Les intéressés à la cargaison n'ont en particulier pas le droit de refuser de payer un acompte ou une contribution en argumentant que le transporteur est fautif et qu'un droit de créance leur revient du fait de la faute du transporteur ou du bateau.
3. Le droit au remboursement des contributions payées en avarie commune est exclu pour les intéressés à la cargaison en cas d'évènement d'avarie commune dû à une erreur de navigation au sens de l'article 25, paragraphe 2 sous a de la Convention relative au CMNI, à un incendie ou à une explosion ou à une défectuosité du bateau non décelable au moment du début du voyage (article 25, paragraphe 2 sous b et c de la Convention relative au CMNI). Dans les cas susmentionnés, le droit au remboursement des contributions payées en avarie commune n'expire pas si dans le cas d'une erreur de navigation il est question de faute du transporteur au sens de l'article 21, paragraphe 1, de la Convention relative au CMNI ou si en cas d'incendie ou d'explosion ou en cas de défectuosité du bateau au moment de début du voyage il est question de faute du transporteur.

Article 18 – fret, faux fret

1. Sous réserve de conventions particulières, le fret comprend le transport dans la période entre la prise en charge des marchandises et leur livraison à bord du bateau de navigation intérieure. Le fret est calculé au minimum sur les poids bruts, les quantités ou les dimensions des marchandises, qui sont mentionnés dans les documents de chargement. Si des poids ou des quantités supérieurs sont mentionnés dans d'autres documents, ou si ces poids et quantités sont déterminés par pesage ou contrôles, ce sont ces poids et quantités qui sont déterminantes pour le calcul du fret. Le fret est exigible à la livraison des marchandises.
2. Le fret convenu est basé sur une navigation libre et sans entraves. Tous les surcoûts et dépenses qui naissent d'une anomalie de la navigation, sont pour le compte des intéressés à la cargaison, à moins que cette anomalie ne soit causée par la faute du transporteur.
3. Le transporteur a droit au fret complet si :
 - a) le chargement ne lui a été que partiellement livré ;
 - b) l'expéditeur ou le destinataire souhaite que les marchandises soient débarquées dans le port de chargement ou dans un port intermédiaire ;
 - c) pour des raisons qui ne peuvent être imputées au transporteur, la poursuite du voyage est empêchée de façon permanente ou temporaire ou le voyage ne peut être effectué que partiellement ; ou
 - d) les marchandises sont détruites, perdues, saisies, prises, endommagées, détériorées ou devenues sans valeur.
4. Après le début du voyage, l'expéditeur peut donner des instructions afin que les marchandises soient de nouveau débarquées dans le port de chargement ou débarquées dans un autre port situé sur le trajet du voyage. Si l'expéditeur

donne de telles instructions, il est tenu de payer l'intégralité du fret et tous les frais supplémentaires qui naissent de ces instructions.

5. L'expéditeur est responsable envers le transporteur du fret, du faux fret, des surfrets, des coûts, dépenses, taxes et autres prélèvements sur les marchandises, ainsi que des frais de starie et de surestarie.

Article 19 – droit de rétention et de gage du transporteur

1. Le transporteur a un droit de rétention et/ou de gage sur les marchandises pour toutes les créances basées sur le contrat de transport, ainsi que pour les créances incontestées nées d'autres contrats de transport conclus avec l'expéditeur. Le droit de rétention et/ou de gage s'applique également aux documents d'accompagnement.
2. Le droit de rétention et/ou de gage reste en vigueur aussi longtemps que le transporteur a les marchandises en sa possession, en particulier aussi longtemps qu'il peut en disposer en vertu du connaissement ou du certificat d'entrepôt.
3. Dans l'exercice de son droit de rétention ou de gage, le transporteur a le droit de décharger les marchandises au nom et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire et de les entreposer dans un lieu adéquat ou d'exiger une sûreté pour ses créances.
4. Les tiers qui prétendent avoir droit aux marchandises en vertu du connaissement ou de la lettre de voiture, reconnaissent par la réception du connaissement ou de la lettre de voiture, ou du fait qu'ils disposent de tels documents, que le transporteur dispose du droit de rétention et/ou de gage sur les marchandises, mais uniquement dans la mesure où ce droit concerne des créances qui concernent le transport tel qu'indiqué dans le connaissement.

Article 20 – interdiction de compensation / interdiction de cession

1. L'expéditeur et le destinataire n'ont pas le droit de compenser les créances contestées par le transporteur en vertu de quelque rapport juridique que ce soit, avec des créances du transporteur et/ou d'exercer un droit de suspension à l'égard des créances du transporteur.
2. L'expéditeur et le destinataire n'ont pas le droit de céder les créances qu'ils ont sur le transporteur ou ses auxiliaires à des tiers sans autorisation écrite, à moins qu'il ne s'agisse d'une cession à des assureurs de transports, qui ont assuré le transport en question.

Article 21 – paiement

1. Le paiement des montants facturés doit être effectué dans les trente jours à compter de la date de facturation.
2. Si les intéressés à la cargaison ne payent pas un montant quelconque dû dans le délai susdit, ils sont en défaut sans mise en demeure. À compter du jour où les intéressés à la cargaison sont en défaut, ils sont redevables à BFT d'un intérêt de retard de 1,5 % par mois ou partie de mois que dure le défaut. Si les intéressés à la cargaison sont en défaut comme visé dans le présent article, ils sont redevables à BFT, à compter de la date de défaut, des frais d'encaissement extrajudiciaires, lesquels sont fixés à 15 % du montant de la facture, sous réserve du droit de BFT à indemnisation intégrale.
3. Tous les paiements à BFT doivent être effectués sur le compte bancaire désigné à cette fin par BFT, ou par un autre moyen de paiement indiqué par BFT.

Article 22 – prescription et extinction

Toutes les créances sur BFT en vertu du présent contrat s'éteignent après 10 mois à compter de la date de connaissance (B/L). Toutes les revendications contre le transporteur pour non-livraison partielle ou endommagement complet ou partiel s'éteignent par la prise en livraison des marchandises sans enquête judiciaire ou extrajudiciaire et sans réserve de droit, exprimée lors ou immédiatement après la prise en livraison, à moins que l'endommagement n'ait pas été visible de l'extérieur et que l'expéditeur ait fait une réserve de droit au plus tard le troisième jour après la prise en livraison. La réserve de droit doit indiquer la nature de l'endommagement en général.

Toutes les actions contre le transporteur doivent être engagées dans les 10 mois à compter de la date de connaissance sous peine d'extinction de l'action juridique.

Article 23 – conversion

Dans la mesure où les présentes conditions sont, en partie ou non, contraires au droit impératif, même si cela ne concerne qu'une partie d'une disposition, les présentes conditions restent pour le reste en vigueur. Si la portée d'une disposition, dans la mesure où celle-ci est contraire au droit impératif, correspond de façon déterminante à la portée d'une autre disposition valide, cette autre disposition est censée être adoptée et cette disposition valide acquiert l'effet de la disposition remplacée.

Article 24 – juge compétent

1. Tous les litiges, y compris les litiges qui ne sont considérés comme tels que par l'une des parties, qui pourraient naître suite à un contrat soumis intégralement ou partiellement aux présentes conditions, ou suite à un autre contrat émanant d'un tel contrat, seront tranchés par le juge compétent du tribunal de l'arrondissement de ROTTERDAM, sous réserve du droit des parties à demander une ordonnance sur référé.
2. Ce qui est stipulé au paragraphe précédent laisse intact le droit de BFT de soumettre le litige au juge compétent selon les règles normales de compétence.

Article 25 – langues

Le texte des présentes conditions de transport existe en néerlandais, en allemand, en anglais et en français. En cas d'éventuelles contradictions, le texte néerlandais fait foi.