Annexe II : commentaires des dispositions figurant au livre VI, chapitre 2, section 1, sous-section 2 (art. 6.181 à 6.195)

Sous-section 2 - Dispositions supplétives

I- Dispositions générales

Nous recommandons une section commune au transport national et international, placée plutôt en introduction, réunissant les dispositions relatives en particulier aux définitions.

Article 6.181. Application internationale et matérielle

§ 1. La Sous-Section 1 s'applique également à des contrats de transport en vertu desquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés au sein du territoire du Royaume.

§ 2. ~~À défaut d'indication autre~~Sauf stipulation contraire, la présente Sous-Section s'applique à tout contrat de
transport de marchandises par les voies d'eau intérieures~~ et à tout contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure~~, hormis lorsqu'il~~e le transport ou l'affrètement~~ a lieu gratuitement.

COMMENTAIRE
Limiter cette sous-section au contrat de transport de marchandises. Les considérations liées au contrat d'affrètement feraient l'objet d'une sous-section distincte.
Le §2 suppose une parfaite compatibilité entre la CMNI et cette sous-section, supposée s'appliquer aussi au contrat de transport international.
~~En vue de l'application à des contrats d'affrètement, il faut entendre par « batelier », le fréteur, et par « chargeur », l'affréteur.~~

Article 6.182. Autre législation
~~Les dispositions du Code de Commerce concernant le contrat de transport et du Code civil concernant le contrat de louage ne s'appliquent pas aux contrats de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures et à l'affrètement d'un bateau de navigation intérieure.~~COMMENTAIRE
Selon nous, il est inutile de préciser que les règles de droit commun ne s'appliquent pas. Le principe général selon lequel la loi spécialisée déroge et prévaut sur le droit commun (lex specialis derogat legi generali) n'a pas besoin d'être expressément repris dans un article pour être applicable.
~~6.585. La disposition proposée est en ligne avec l'article 6.102 proposé ci-dessus.~~
~~505~~
~~Article 6.183. Clauses divergentes~~
~~Les clauses qui dérogent à l'article 6.185 sont nulles~~.
Article 6.184. Preuve
Le contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures ~~et le contrat d'affrètement d'un bateau de navigation intérieure~~ se constate~~nt~~ par les modes de preuve admis en matière de commerce.
~~intérieure.~~COMMENTAIRE
Cet article ne nous paraît pas nécessaire. Cette règle figure déjà au titre VII bis du code du commerce, consacré au contrat de transport (art. 1 : « le contrat de transport se constate par tous les moyens de droit et notamment par la lettre de voiture »). Selon nous, cette règle s'applique sitôt que la présente sous-section ne contient pas de règle qui y déroge.

Article 6.185. ~~Commission~~ Rémunération du courtier de transport
~~e l'affréteur du navire~~
Le courtier de transport, au sens de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises, reçoit ~~batelier est redevable en faveur de l'affréteur du bateau d'~~du transporteur une ~~commission~~ rémunération qui, à défaut de stipulation autre, ~~sera~~ est équivalente à cinq pour cent du fret. Elle ne ~~pourra~~ peut en aucun cas dépasser dix pour cent du fret.

COMMENTAIRE

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

Il serait préférable de déplacer cette disposition dans une section consacrée aux auxiliaires du transport

II- Modalités de chargement/déchargement

Sujet non couvert par la CMNI => reprise nécessaire de la LAF, avec les adaptations terminologiques nécessaires

Met opmaak: Lettertype: Niet Vet, Cursief

Article 6.186. Lieu de chargement et de déchargement (reprise légèrement adaptée des articles 6 et 7 de la LAF)

§ 1. Le ~~batelier~~ transporteur doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.
S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre, à moins que l'expéditeur ~~e chargeur~~ ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques inhérents à cet emplacement.
Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, l'expéditeur ~~e chargeur~~ ou le destinataire qui ordonne au ~~batelier~~ transporteur d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le ~~batelier~~ transporteur doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par l'expéditeur ~~e chargeur~~ et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs de l'expéditeur ~~u chargeur~~ ou du destinataire.
Si le contrat de transport stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs navires, le ~~batelier~~ transporteur doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge de l'~~chargeur~~expéditeur ou du destinataire.

§ 1. Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du ~~batelier~~conducteur [en tant que responsable exclusif de la stabilité du bateau], par les soins et aux frais de l'expéditeur ~~u chargeur~~ et du destinataire.
Le ~~batelier~~ conducteur est tenu de faciliter ces opérations par tous les moyens en~~t~~ son pouvoir, mais n'a pas l'obligation de fournir l'usage gratuit des treuils et poulies du bord.

COMMENTAIRE

CMNI art. 3(5) : sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

Le § 1 pourrait être reformulé afin de mieux distinguer arrimage nautique (considérations liées à la stabilité du bateau, qui relèvent de la compétence exclusive du conducteur, et donc de la responsabilité du gestionnaire nautique) et arrimage commercial (considérations liées à la marchandise uniquement et qui peut donc relever de l'expéditeur ou de l'affréteur)

Met opmaak: Lettertype: Niet Vet, Cursief

§ 2. Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.
Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.

Article 6.188. Délai d'estarie et taux d'estarie (reprise légèrement adaptée des articles 17 à 25 de la LAF)

§ 1. Le délai alloué à l'expéditeur ~~au chargeur~~ ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme respectivement délai de chargement et délai de déchargement.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

Il est stipulé par les parties dans le contrat. À défaut de stipulation, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau.
Le délai de chargement et de déchargement est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.

§ 2. Si l'expéditeur ~~e chargeur~~ ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé au § 1~~er~~, il est dû au ~~batelier~~ transporteur une indemnité dénommée taux d'estarie.
Le taux d'estarie est fixé dans le contrat.
À défaut d'indication dans le contrat~~e ce type~~, le taux d'estarie est calculé sur la base du barème établi par arrêté royal. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, le taux d'estarie est calculé en prenant pour base la capacité maximale du chargement du bateau au plus grand enfoncement admis telle qu'elle résulte du procès-verbal de jaugeage.
§ 3. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné :
1° dans le contrat pour le chargement ;
2° dans le document de transport pour le déchargement.
Toutefois, si le chargement ou le déchargement a commencé le jour de l'arrivée, le délai de chargement ou de déchargement commence à courir le jour même.
Si le délai de chargement ou de déchargement est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacée par partie d'une journée.
§ 4. L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat pour le chargement, ou dans le document de transport pour le déchargement, est constatée à la diligence du ~~batelier~~ par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation ; à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le ~~batelier~~transporteur lui notifie par écrit la date d'arrivée du bateau à destination.
§ 5. Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de chargement ou de déchargement.
§ 6. Le taux d'estarie est dû de plein droit à l'expiration du délai de chargement ou de déchargement sans qu'aucune notification soit nécessaire.
§ 7. Les jours de starie courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de chargement et de déchargement, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.
§ 8. S'il y a plusieurs ~~chargeurs~~ expéditeurs ou destinataires, le délai de chargement ou de déchargement se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.
Le ~~batelier~~ transporteur détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement et en donne avis écrit au moment où, en exécution du § 4, il fait constater son arrivée.
Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au § 3 et, pour chacun des autres ~~chargeurs~~ expéditeurs et destinataires, au moment où expire le délai imparti à celui qui le précède, ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où l'~~chargeur~~expéditeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.
Les ~~chargeurs~~ expéditeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit sont de ce chef redevable d'un taux d'estarie sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.
§ 9. Le taux d'estarie encouru au port de charge est dû par l'expéditeur ~~e chargeur~~ et celui qui est encouru au port de destination est dû par le destinataire.

COMMENTAIRE
Remplacement des termes chargeurs et batelier par expéditeur et transporteur.
Faut-il remplacer le terme « délai de starie » par « délai de chargement » et « surestarie » par « délai d'estarie » ? N'utilise-t-on pas habituellement le terme « délai de planche » pour désigner le délai de chargement et de déchargement ?

Article 6.189. Délai de surestaries et taux de surestaries (reprise légèrement adaptée de l'article 26 de la LAF)

§ 1. À l'expiration d'un délai d'estarie dont la durée est équivalente à celle du délai de chargement ou de déchargement, sans pouvoir excéder quinze jours, le ~~batelier~~ transporteur peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger des surestaries. Les surestaries ne sont dues qu'à partir du

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

lendemain du jour où le ~~batelier~~transporteur adresse une mise en demeure à cet effet. Elles sont au taux d'estarie, majoré de 50 pour cent.
À l'expiration du quinzième jour de surestaries, le ~~batelier~~transporteur peut, au port de charge, rompre le contrat sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger d'office la cargaison aux frais, risques et périls de la marchandise. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 6.190, s'il est au port de charge ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que le taux d'estarie et les surestaries encourus, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures prévues à l'article 6.192.

COMMENTAIRE
Remplacer « contre-staries » par délai de surestaries ?

III- Droits et obligations de l'expéditeur

Spécifier les obligations de l'expéditeur, selon les art. 6 et 7 CMNI et les conséquences d'un manquement de sa part, selon les articles 8 et 9 ?

IV- Exécution du transport : le document de transport, droit de disposer de l'expéditeur (chap III et IV CMNI) *voir infra*

IV- Paiement et calcul du fret

Article 6.190. Fret (reprise des articles 27, 28, 35, 36, 43 et 51 de la LAF)

§ 1. Lorsque l'expéditeur ~~e chargeur~~ n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, le ~~batelier~~ transporteur a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger de l'expéditeur~~u chargeur~~, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le document de transport d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat.
Si l'expéditeur ~~e chargeur~~ charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le ~~batelier~~ transporteur a droit au fret conventionnel également sur l'excédent.
Si le contrat contient la clause "environ", l'expéditeur ~~e chargeur~~ peut charger 2,5 pour cent en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette. Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minima que l'expéditeur ~~e chargeur~~ est tenu de charger.

§ 2. Le ~~batelier~~ transporteur peut, dès l'expiration du délai de déchargement, exiger le paiement du fret du destinataire (conforme à l'article 10 CMNI).
Ne précise plus auprès de qui il peut l'exiger (en utilisant la nouvelle terminologie que nous proposons, l'art. 28 disposerait qu'il peut le réclamer du destinataire ou, à défaut, de l'expéditeur)

§ 3. L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du ~~batelier~~transporteur la reconnaissance du manquant.
§ 4. Celui qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de ~~starie~~chargement, il doit en outre le taux de starie et les surestaries éventuels encourus.
Si le chargement a commencé et si l'expéditeur ~~e chargeur~~ reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées dans le contrat.
L'expéditeur ~~e chargeur~~ peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.
§ 5. Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.
Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.
Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.
§ 6. Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.
Le règlement du fret et du taux d'estarie doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours le lendemain du jour où le déchargement est terminé, à défaut de quoi le ~~batelier~~ transporteur

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

peut, moyennant mise en demeure, exiger à titre d'indemnité une somme équivalente au fret journalier, et ce jusqu'au règlement intégral.

III- Modalités de réclamations

Compléter avec les articles de la CMNI (art. 23 notamment) ?

Article 6.191. Significations, mises en demeure et communications
§ 1. À l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le ~~batelier~~ transporteur peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres au~~à~~ ~~l'affréteur~~ courtier de transport~~du bateau~~, et si le contrat ne mentionne pas ~~d'affréteur~~ de courtier de transport, à l'expéditeur~~du bateau, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu~~ *(reformulation de l'article 54 LAF, tenant compte de la nouvelle terminologie ; l'on s'interroge néanmoins sur la nécessité de conserver cette disposition)*.
§ 2. Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé.
§ 3. Lorsque le contrat ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du ~~batelier~~transporteur, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux du courtier de transport *(reformulation de l'article 54 LAF, tenant compte de la nouvelle terminologie ; Le contrat de transport ne fait pas nécessairement intervenir un courtier de transport. Le § 3 mériterait donc d'être complété pour couvrir les autres hypothèses)*~~e l'affréteur du bateau.~~

Article 6.192. Litiges lors de la livraison
Insérer art. 23§ 1 CMNI ou art. 57 LAF :
1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport (art. 23§1 CMNI)
Article 57 LAF :
Article 57. La reception de la marchandise à destination éteint toute action contre le transporteur, sauf le cas de réserves spéciales ou d'avaries occultes.
Les réserves ou réclamations doivent être formulées par écrit et adresées au transporteur le surlendemain au plus tard de la reception, pour les dommages apparetns et le spertes, et dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la reception, pour les retards.
Toutefois, le destinataire sera tenu d'admettre immédiatement la verification, des objets transportés, si l'avarie ou la perte partielle est signalée par le transporteur au moment de la livraison.
Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise si elle est formulée par écrit et addressée au transporteur dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, et s'il est prouvé que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.
L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des obje transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, au destinataire ou à son fondé de pouvoirs.
L'action ne reste ouverte que relativement aux points qui ont fait l'objet d'une réserve ou d'une réclamation spéciale.

CMNI : réclamation au plus tard au moment de la livraison pour les dommages apparents, dans un délai de 7 jours à compter de la livraison pour les dommages non apparents, 21 jours pour les retards
LAF : réclamation dans les 2 jours pour dommages apparents, dans un délai de 7 jours pour les dommages non aparents, dans les 7 jours pour les retards

2. En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.
Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.
L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Met opmaak: Lettertype: Niet Vet, Cursief

Met opmaak: Lettertype: Cursief

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

Elle peut en ordonner la vente en faveur du ~~batelier~~transporteur jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.
En cas d'urgence, le président peut abréger ces délais.
L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.
Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

COMMENTAIRE
Reprise de l'article 58 de la LAF, lequel reprend l'article 8 du code de commerce.
Cet article spécifie l'article 23§2 CMNI.

Article 6.193. Privilège du ~~batelier~~transporteur (reprise de l'article 60 de la LAF)

Le fret, les frais accessoires, les taux de starie et les taux de surestarie sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du ~~batelier~~ transporteur et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.
Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi sur les hypothèques.

Délai de prescription
Garder 6 mois (LAF, art. 59, code du commerce) pour les transports nationaux ?

IV- Contrats d'affrètement
A déplacer sous une autre section, consacrée au contrat d'affrètement

Article 6.194. Contrat d'affrètement coque nue
Un contrat d'affrètement coque nue est un contrat en vertu duquel le fréteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur sans en conserver quelque gestion que ce soit.
L'exploitation du navire est entièrement aux mains de l'affréteur coque nue et a lieu pour le compte de ce dernier.

COMMENTAIRES

La définition proposée pour la navigation intérieure diffère de celle retenue à l'art. 6.1 §2 pour la navigation maritime, qui le définit comme « le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affréteur tout le navire, sans équipage, et lui en cède la gestion nautique »

La définition retenue dans le contexte maritime nous paraît plus adaptée et parfaitement transposable à la navigation intérieure.
Elle nous paraît plus adaptée car elle se concentre sur les rapports entre les parties contractantes, càd leurs droits et obligations respectifs en vertu du contrat. A l'inverse, la dernière phrase du projet d'article 6. 194 semble affirmer une vérité qui vaut au-delà même des rapports entre les parties au contrat d'affrètement. Or, rien n'empêche l'affréteur coque-nue de conclure un contrat d'affrètement à temps avec un autre transporteur. Dans ce cas, il peut perdre temporairement la gestion commerciale du bateau.

La plupart des droits voisins proposent la même définition de l'affrètement coque nue pour la navigation maritime et fluviale.
Ils l'accompagnent en outre d'un cadre juridique qui ne règle pas tant les rapports entre les parties au contrat que les conditions de validité du contrat et de publicité à l'égard des tiers. Ces précisions nous paraissent essentielles compte tenu de l'importance du concept d'armateur : forme écrite, publication requise (à placer éventuellement dans la partie du code réservée au droit public), partage des responsabilités vis-à-vis tiers, répartition des frais d'exploitation. De ce point de vue, des articles sur la répartition des frais d'assurance (art. 6.15), de renflouement/ assistance (art. 6.20 à 6.22), le partage des responsabilités vis-à-vis de l'état de navigabilité du bateau, la protection du fréteur vis-à-vis des frais dont il pourrait être redevable du fait de l'exploitation du bateau (art. 6.18) et les moyens d'exécution forcée dont il dispose à l'égard de la cargaison (art. 6.19, prévoyant un privilège du fréteur sur la cargaison), les modalités de sous-affrètement et de vente du bateau (art. 6.23) nous paraissent aussi nécessaires en navigation intérieure. En revanche, les autres dispositions relatives à ce contrat

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl

et figurant au chapitre 1 ne nous paraissent pas nécessaires ni toujours transposables à la situation de la navigation intérieure.

Affrètement en séjour : nous recommandons son traitement dans une section distincte

V- Articles de la LAF ne figurant plus dans l'Ebauche :

- Règles de responsabilité : articles 30 à 33 LAF et articles 16 à 22 CMNI
Nous renvoyons sur ce point à notre premier rapport qui prônait une extension des règles de la CMNI au transport national. Ces règles ont un caractère impératif.

- Règles relatives au connaissement : les articles 9 à 15, 52 LAF et 89 et 90 de la Loi maritime, sont-ils compatibles/complémentaires avec les articles 11 à 13 CMNI
Il conviendrait de distinguer dans la LAF document de transport et connaissement et en conservant les règles qui précisent les modalités de mise en œuvre du connaissement et ses conséquences
Ceci peut se faire en reprenant les articles 11 à 13 de la CMNI et conserver les articles de la LAF, en distinguant les articles qui devraient s'appliquer à tout document de transport (ex : art. 10, 11) et ceux qui sont spécifiques au connaissement (art. 14 et 15 LAF, 89 et 90 L mar.). La terminologie de la CMNI nous paraît plus adaptée aux pratiques actuelles.
Ex : document de transport signé par le ~~batelier~~transporteur dans la LAF (art. 9), par le transporteur, le conducteur ou une personne habilitée par le transporteur dans la CMNI (art. 11§2)
Art. 9 prévoit la possibilité de reçus provisoires, ce que la CMNI ne prévoit pas.

- Résiliation du contrat par l'expéditeur : art. 37 à 42 LAF
Moyennant les adaptations terminologiques évoquées précédemment, ces articles nous paraissent devoir être conservés

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisation de ce document doit mentionner explicitement la source: I.T.B. asbl