

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES  
D'AIX-MARSEILLE**

---

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

---



**Centre de Droit Maritime et des Transports**

# **LA REFONTE DU CONTRAT TYPE DE TRANSPORT FLUVIAL**

Master II « Droit du transport terrestre »

Promotion 2010-2011

Présenté par Jean HAEGY,  
sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH



## **Remerciements :**

Je remercie M. le professeur Cyril BLOCH pour l'intérêt qu'il a porté à cette étude.

Je remercie tous les professeurs et intervenants du Master 2 de Droit du Transport Terrestre, et adresse ma sincère reconnaissance à l'administration du Centre de Droit Maritime et des Transports pour l'aide constante apportée à ses étudiants.

Je remercie également Maître Christian HÜBNER pour son écoute et sa disponibilité.

Je remercie tout particulièrement la Compagnie Française de Navigation Rhénane (CFNR) dont la confiance et le soutien matériel m'ont permis d'assister aux réunions pour la refonte du contrat type de transport fluvial tout au long de l'année universitaire.

Je souhaite exprimer ma profonde gratitude à mon entourage, pour leurs encouragements et leurs remarques constructives sur l'avancement de mes recherches, et tout particulièrement à M. Patrice HAEGY pour m'avoir fait profiter de son expérience et de ses conseils avisés sur le sujet.



## **Confidentialité :**

Ce mémoire présente certaines situations et opinions exposées lors des réunions qui se sont déroulées à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, en vue de la refonte des contrats type de transport fluvial, depuis le 18 juin 2010.

Ces réunions revêtent un caractère confidentiel pour toute la durée des travaux de refonte desdits contrats types, et ce jusqu'à la parution au journal officiel du décret portant modification de ceux-ci.

En conséquence, le présent mémoire ne devra pas être publié avant l'entrée en vigueur du ou des décrets pris suite à ces réunions, ou l'abandon définitif des discussions sur la refonte des contrats types de transport fluvial.

L'étudiant.



# Sommaire :

<b>Introduction :</b> .....	<b>9</b>
<b>Première partie : L'opportunité de la refonte du contrat type de transport</b>	
<b>fluvial :</b> .....	<b>18</b>
<b>Titre 1 : L'absence de contentieux :</b> .....	<b>19</b>
Chapitre 1 : Les conséquences économiques : .....	19
Chapitre 2 : Les conséquences dans l'organisation des réunions : .....	22
<b>Titre 2 : L'analyse du contrat type :</b> .....	<b>25</b>
Chapitre premier : Le contrat type actuel : .....	25
Chapitre 2 : Le contrat type et ses modifications en l'état actuel des réunions : .....	37
<b>Seconde partie : Les points d'achoppement clés :</b> .....	<b>42</b>
<b>Titre 1 : Les délais de route et temps de parcours :</b> .....	<b>42</b>
Chapitre 1 : Définition des notions : .....	44
Chapitre 2 : Les difficultés de négociation : .....	46
<b>Titre 2 : Les délais de planche et surestaries :</b> .....	<b>59</b>
Chapitre 1 : Délais de planche : .....	61
Chapitre 2 : Surestaries : .....	76
<b>Conclusion :</b> .....	<b>99</b>
<b>Bibliographie :</b> .....	<b>102</b>
<b>Annexes :</b> .....	<b>104</b>
<b>Table des matières :</b> .....	<b>105</b>



## Introduction :

Un contrat repose souvent sur un équilibre bien fragile. Il traduit d'abord une relation économique, où transparaît la force de chacun : il y a parfois une partie forte contre une partie faible, d'autre fois les partenaires contractent sur un pied d'égalité.

Le contrat est également un équilibre d'intérêts, constituant à la fois un partenariat entre deux entités ayant des intérêts en commun qui s'allient pour faire face aux difficultés du marché, et qui recherchent souvent des relations à long terme ; mais c'est également un combat, sur les prix, sur la nature et l'étendue des prestations fournies, sur les responsabilités de chacun.

Cet équilibre provient de divers facteurs :

- des facteurs extérieurs aux acteurs, les plus aisés à percevoir : la loi du marché dans le secteur, l'offre et la demande, etc. ;
- des facteurs structurels variant d'une relation commerciale à l'autre : ainsi, les grandes entreprises ont souvent des contrats cadres, tandis qu'à l'inverse les plus petites structures sont plus malléables et réactives, mais moins formalistes ;
- des facteurs humains, très importants et pourtant impossibles à appréhender : ce sont les relations entre les personnes, le charisme, la force de persuasion, et les qualités de négociateur de chaque interlocuteur.

Plus le contrat est complexe et les clauses nombreuses, plus cet équilibre est difficile à mettre en évidence.

Dans les contrats de prestation de service, le premier équilibre est traduit par les obligations essentielles de chacun : la rémunération est la contrepartie de la prestation, mais également de la manière dont celle-ci est rendue (célérité, qualité, performance, obligations spéciales dans la mise en œuvre de la prestation).

A ce premier échange, s'ajoutent les clauses annexes : plus qu'une prestation simple, on recherche de plus en plus des relations complexes avec une multiplicité de prestations qui se chevauchent et se recoupent dans un même contrat. Ainsi plutôt que de faire appel à plusieurs prestataires sur une même chaîne, on recherche un seul cocontractant qui s'occupera de toutes ces prestations. En transport, cela se traduit par le stockage, les formalités de douane, la livraison contre paiement, etc.

On y ajoute également toutes les obligations spéciales, non dans la mise en œuvre de la prestation proprement dite, mais dans l'exécution du contrat en général, telles par exemple que les obligations d'information ou les modalités de paiement. Ces exigences et obligations (ou à l'inverse des droits et facultés) supplémentaires augmenteront (ou diminueront) le prix global de l'offre de prestation.

Enfin, l'économie générale du contrat est subordonnée à un calcul des risques de chaque acteur par la mise en jeu et l'encadrement de la responsabilité de chacun. Ainsi, chaque acteur aura à cœur de connaître les obligations qui sont à sa charge et leur étendue (obligations de moyens ou de résultat), d'en prévoir l'aménagement (limitations voire exonérations de responsabilité).

Le contrat est un tout. La modification d'une de ses composantes en modifie l'aspect général et c'est tout son équilibre qui est en jeu. On ne peut imaginer deux contrats ayant un même objet, mais dont l'un poserait une obligation de moyens et l'autre une obligation de résultat, rémunérés au même prix. De même, on ne peut imaginer deux contrats avec une même prestation principale, mais dont l'un des deux serait accompagné de prestations complémentaires, et rémunérés également au même tarif.

Le contrat de transport est un contrat de service, mais c'est également un contrat consensuel, qui se forme par la seule rencontre des consentements sans qu'aucune forme particulière soit requise. Bien souvent, en transport routier comme en transport fluvial, les cocontractants se contentent de s'accorder sur les caractères essentiels du contrat de transport, à savoir le prix du transport et les modalités d'exécution de l'acheminement de la marchandise (principalement le poids et la nature de la marchandise, et les dates et lieux de prise en charge et de livraison), sans recourir à d'autre écrit que la lettre de voiture.

Cependant, le contrat de transport n'échappe pas aux considérations listées plus haut, et puisque les acteurs ne prévoient que rarement toutes les questions annexes aux caractères essentiels du contrat, le législateur a répondu à cette lacune par l'émission de différents contrats types supplétifs, devant s'appliquer en l'absence de volonté contraire des cocontractants.

En matière fluviale, ils sont au nombre de quatre :

- le contrat type dit « au voyage », issu d'un décret de 1996<sup>1</sup>, ayant pour objet les contrats de transport de marchandises par voie fluviale portant sur un voyage déterminé ou sur une série de voyages successifs par un même bateau ;
- le contrat type dit « au tonnage », issu d'un décret de 1999<sup>2</sup>, porte sur une durée maximale et un tonnage déterminé ;
- le contrat type dit « à temps », également issu d'un décret de 1999<sup>3</sup> porte sur la mise à disposition d'un bateau et son équipage pour une période déterminée ;
- le contrat type dit « sous-traitance », issu d'un troisième décret du même jour<sup>4</sup>, porte sur les contrats de sous-traitance conclus entre deux transporteurs. Notons que le contrat type de sous-traitance routier s'applique au contrat signé entre un commissionnaire de transport et un transporteur sous-traitant, tandis que le contrat type de sous-traitance fluvial ne s'applique qu'aux contrats conclus entre deux transporteurs.

Cependant, ces contrats types sont âgés, la situation économique a beaucoup changé depuis lors, et surtout depuis la crise économique et financière de 2008.

Avant la crise de 2008, les partenaires contractuels en transport fluvial négociaient sur un pied d'égalité relative, en raison de différentes pressions, parfois contradictoires.

D'abord, notons que la profession de transporteur en matière fluviale se divise en deux catégories :

- il y a d'un côté ce que l'on appelle le batelier ou artisan batelier, chef d'entreprise unipersonnelle possédant en principe un seul bateau. Il est à la fois entrepreneur et exécutant du transport. Ces artisans sont particulièrement présents sur le réseau français, et représentent plus de 60% du transport de fret fluvial français<sup>5</sup>.
- à côté de ces entreprises artisanales, on trouve également les armateurs fluviaux, grandes entreprises regroupant un nombre important d'unités fluviales. Citons notamment la CFT (Compagnie Fluviale des Transports), leader en France du transport fluvial avec une

---

<sup>1</sup> Décret n°96-855 du 30 septembre 1996, JO du 2 octobre 1996

<sup>2</sup> Décret n°99-268 du 1<sup>er</sup> avril 1999, JO du 9 avril 1999

<sup>3</sup> Décret n°99-267 du 1<sup>er</sup> avril 1999, JO du 9 avril 1999

<sup>4</sup> Décret n°99-263 du 1<sup>er</sup> avril 1999, JO du 9 avril 1999

<sup>5</sup> Sources VNF

flotte de plus de 200 unités basée principalement sur les bassins de la Seine et du Nord, et la CFNR (Compagnie Française de Navigation Rhénane), possédant une flotte de plus de 100 unités et prépondérante sur le Rhin et les réseaux qui y sont directement reliés (Moselle, Danube, canaux allemands, hollandais et belges...).

Cependant, le transport fluvial français souffre d'un réseau très mal maillé, particulièrement pour le grand gabarit. Ainsi, sur les 8.500 km de voies d'eau navigables, moins de 2.000 km sont adaptés au grand gabarit (plus de 1.000 tonnes).

En outre, les voies à grand gabarit (Moselle, Rhône, Rhin, Seine, et le Canal du Nord reliant Dunkerque à l'Escaut en Belgique) ne sont pas reliées entre elles par des canaux de liaison à grand gabarit sur le réseau français (la Moselle rejoint le Rhin à Coblenche en Allemagne).

Ainsi, le projet de canal du Rhône au Rhin a été abandonné en 1997, enterrant toute velléité de liaison entre ces deux bassins pour une durée indéterminée (une proposition de liaison entre la Saône et la Moselle est ainsi à l'étude, mais ne mérite pas encore l'appellation de projet).

Un projet de liaison du bassin fluvial de l'Île de France avec les réseaux à grand gabarit du Nord et de l'Est de l'Europe est cependant à l'étude sous le nom de Canal Seine-Nord Europe. Il a été déclaré d'utilité publique par un décret du 11 septembre 2008, les travaux devraient se dérouler entre 2012 et 2015 en vue d'une mise en service en 2017 au plus tard.

Les voies navigables européennes ont fait l'objet d'un classement (dit « classement CEMT ») selon le gabarit maximal des bateaux qu'elles peuvent accueillir.

Le réseau français, très mal maillé pour le grand gabarit, est surtout adapté aux bateaux de gabarit européen de classe I (les bateaux dits « Freycinet ») ou de classe II (bateaux de type « Canal du Nord » ou « Campinois ») :

- Les voies navigables de classe I sont de gabarit « Freycinet », le plus ancien, datant d'une loi édictée par Charles de Freycinet le 5 août 1879. Une péniche Freycinet peut atteindre 38,5 mètres de long pour 5,05m de large, pour un port en lourd (chargement maximum) allant jusqu'à 350 tonnes. Ce type de péniches représente une part non négligeable du trafic fluvial (près de 23% d'après certaines sources, mais prenant également en compte les plaisanciers).

- Les voies navigables de classe II correspondent aux bateaux de type « Campinois » ou « Canal du Nord ».

Le gabarit « Campinois » provient des canaux de Campine, au sud des Pays-Bas et en Belgique. Ses dimensions sont au maximum de 55 mètres sur 7,20 mètres, pour un port en lourd ne dépassant pas les 650 tonnes.

Le gabarit « Canal du Nord » correspond à des bateaux de 60 mètres de long pour 5,75 mètres de large maximum, dont le tonnage peut atteindre jusqu'à 800 tonnes.

L'offre de cale de ce type de bateaux n'a aucune commune mesure avec les grands gabarit que l'on peut retrouver sur les plus grands bassins et les canaux les plus récents (certains convois poussés sur le Rhin peuvent ainsi dépasser les 10.000 tonnes de port en lourd).

En outre, ce type de bateaux ne fait guère l'objet de réinvestissements, les nouveaux investisseurs préfèrent ainsi voir vers l'avenir et le grand gabarit. L'offre de cale pour les petits gabarit est donc vieillissante et en diminution.

Mais parallèlement à cette diminution de cale (du moins pour les petits gabarits), on a pu constater jusqu'en 2008 une augmentation de la demande en transport fluvial du côté des chargeurs pour diverses raisons :

- d'une part, même pour les « petits » gabarits, le transport fluvial permet une massification des flux par rapport au transport routier ;
- le transport fluvial bénéficie d'une réputation de mode de transport écologique, devenu un argument économique depuis le début des années 2000 ;
- enfin le recours au fluvial permet également de contourner les problèmes de congestion routière sur certains axes.

Ainsi, on a pu constater avant la crise de 2008 la contradiction entre une demande de cale en hausse, et une offre en baisse pour le petit et moyen gabarit.

Cette contradiction a permis de maintenir un rapport de force équilibré entre les donneurs d'ordre et transporteurs (voire en faveur de ces derniers), même pour les petites structures artisanales, lesquelles proposent principalement du petit ou moyen gabarit.

Cependant, la crise économique et financière de 2008 a profondément modifié l'équilibre des forces, principalement entre les donneurs d'ordre (ou chargeurs) et les artisans bateliers.

La modification principale a été une baisse de la demande de cale, les chargeurs ayant moins de marchandises à transporter. Cela s'est particulièrement ressenti dans le transport de granulats et de matériaux, représentant plus de 30% du trafic fluvial français, en raison de la récession du secteur économique du BTP (Bâtiment et travaux public).

En outre, l'offre de cale s'est parallèlement augmentée avec la concurrence de transporteurs étrangers, venus en France pour pallier à la baisse de la demande de cale sur leurs propres marchés.

Ainsi, la pression s'est inversée, avec une offre de cale supérieure à la demande, entraînant une baisse des prix.

Cette baisse des prix a été renforcée par le sentiment partagé dans tous les secteurs d'activité de période de crise, où tous les coûts doivent être réduits au maximum.

Ce mouvement initial a été encore amplifié par le recours fréquent à des intermédiaires de transport<sup>6</sup>. Ces intermédiaires ont généralement deux intérêts principaux :

- d'une part, ils veulent conserver leurs relations à long terme avec leurs clients, et ne feront donc pas pression sur les diminutions de prix que ceux-ci invoquent ;
- d'autre part, ils veulent également conserver la marge qu'ils percevaient sur le prix du transport.

En voulant garder une rémunération égale malgré la baisse des prix opérés par leurs clients, ces intermédiaires du transport ont donc accentués la baisse des prix qu'ils imposent aux transporteurs à qui ils s'adressent.

Si les grands groupes d'armement fluvial ont pu résister à cette pression par leur capacité de cale et leur force économique, les artisans bateliers n'ont pas eu cette possibilité, étant déjà en difficulté à conclure un contrat, ils ont donc dû accepter les conditions qu'on leur imposait.

Dans un premier temps, la politique de la batellerie artisanale, et notamment de ses coopératives (notamment la CNBA, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale) ont eu comme politique de subir en attendant que la situation se stabilise. Mais la situation a dégénéré quand, en plus de devoir subir une baisse des prix, les bateliers ont eu face à eux certains courtiers ou chargeurs qui ont refusé de payer des prestations annexes, telles les surestaries qu'ils devaient lorsqu'ils dépassent les temps alloués au chargement ou au déchargement. Les raisons de ce refus sont diverses, allant d'un

---

<sup>6</sup> Notamment le courtier de fret fluvial, objet d'une étude en pages 20 et suivantes.

manque de liquidités (réel ou dû à l'ambiance de paranoïa générale en temps de crise), à une répercussion de refus de payer d'un client récalcitrant, ou simplement de manœuvres malveillantes de certains intermédiaires du transport qui se reconstituaient une marge globale qu'ils n'avaient pu percevoir sur le seul prix du transport, en ne transmettant pas les surestaries dues au transporteur.

La situation a alors explosé en avril 2010, où les voies navigables du Nord principalement, mais également du Rhin, de la Moselle et de la Seine ont été bloquées par des barrages d'exaspération.

Un protocole de sortie de crise a ainsi été signé le 05 mai 2010<sup>7</sup>, prévoyant discussions et enquêtes sur un certain nombre de sujets, tels principalement que :

- l'analyse des coûts de transport, afin d'éviter les prix anormalement bas, par la mise en place notamment d'un « module de bonnes pratiques comptables » ;
- le renforcement d'un « plan de soutien et de modernisation », approuvé en juillet 2008 par la Commission Européenne et mis en œuvre par Voies navigables de France (VNF) ;
- l'étude d'une possible exonération à la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) et aux plus-values de cessions ;
- une incitation à plus de transparence et de loyauté dans les relations commerciales, notamment en rappelant l'indexation des charges de carburant et en prônant le recours à des contrats de transport écrits ;
- une actualisation des taux de surestaries prévus dans le contrat de la part de VNF
- également et principalement, une refonte des contrats-types de transport fluvial (et principalement le contrat-type au voyage), notamment sur la question des surestaries.

Suite à ce protocole de sortie de crise, des réunions ont eu lieu au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, sous la supervision de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), regroupant des représentants du gouvernement, de la batellerie artisanale (représentés par la Chambre nationale de la batellerie artisanale, ou CNBA, et des membres du syndicat La Glissoire), des armements fluviaux (le CAF, comité des armateurs fluviaux), des chargeurs (l'AUTF – Association des Utilisateurs de Transport de Fret et TLF – Transport et logistique de France), mais également certains intermédiaires de transport (à la fois des courtiers de fret fluvial et des commissionnaires de transport), et des experts juridiques.

Ces réunions visant à la refonte des contrats types de transport fluvial de marchandises, auxquelles nous avons assisté et qui sont le thème du présent mémoire, ont démarré le 18 juin 2010, à raison

---

<sup>7</sup> Voir annexe 1

d'une réunion par mois environ, et n'ont pas encore entièrement abouti à l'heure où ce mémoire est rédigé.

Elles se sont pour l'instant concentrées sur l'étude et la refonte du contrat type dit « au voyage ». Celui-ci, ainsi que nous le verrons dans nos développements, méritait en effet un remodelage, datant de plus de 15 ans, à une époque où le contrat de transport fluvial au voyage était encore très réglementé administrativement par le système du tour de rôle et des bourses d'affrètement.

Dans ce système de tour de rôle, les contrats de transport entre chargeurs et transporteurs n'étaient pas négociés librement, et devaient obligatoirement passer par un bureau d'affrètement contrôlé par l'Office National de la navigation, remplacé par Voies Navigables de France en 1991. Les transporteurs se présentaient à une bourse d'affrètement et s'inscrivaient sur une liste. Parallèlement, les donneurs d'ordre, généralement représentés par un courtier de fret fluvial, émettaient leurs offres de transport, qui étaient ensuite acceptées ou non par les transporteurs à tour de rôle, selon leur position sur la liste précitée. Non seulement les offres émises n'étaient pas négociées mais simplement acceptées (ou non) par les transporteurs, mais les tarifs n'étaient pas non plus librement émis par les donneurs d'ordre, car contrôlés par l'Etat.

Ce système du tour de rôle a été abandonné le 1er janvier 2000, sans pour autant que le contrat type au voyage ne fasse l'objet d'une révision.

Cependant, la promesse d'une révision d'un contrat type lors du protocole de sortie de crise du 05 mai 2010, bien que très louable, risque de n'avoir qu'un impact très réduit en raison de la réticence des artisans bateliers à recourir au contentieux en cas de problèmes avec leurs cocontractants.

Cette réticence provient d'abord d'un milieu où les acteurs préfèrent régler leurs éventuels désaccords à l'amiable, tendance que le transport routier a également connu.

En recourant au contentieux, les acteurs ont peur d'être pointés du doigt, mis à l'écart par leurs interlocuteurs, avec en toile de fond l'impression d'avoir osé la contestation.

Pour ne rien arranger, les artisans bateliers n'ont généralement pas les ressources financières pour supporter une bataille juridique, face à des interlocuteurs bénéficiant généralement du soutien de structures très importantes.

Enfin, ces artisans bateliers se méfient de la loi et de l'autorité. L'individualisme intrinsèque à leur profession, autant que la faible importance tant économique que politique du transport fluvial en France, leur procure la sensation d'être incompris et laissés-pour-compte par l'Etat. Nous avons ainsi pu constater à de nombreuses reprises durant les réunions des représentants de la batellerie artisanale se plaindre du manque d'attention que leur prête le gouvernement, allant parfois jusqu'à prétendre que ce délaissement est intentionnel, afin de provoquer la mort de l'artisan batelier au profit des plus grosses structures d'armement et surtout des autres modes de transport.

Notons cependant que cette tendance est moins forte sur le Rhin. Même si le contentieux y est également rare, les associations de bateliers internationales ont plus de poids dans les relations commerciales, et les exécutants du transport à l'étranger n'ont pas la même crainte du contentieux, rendant ainsi les relations commerciales plus justes et plus apaisées.

Ces facteurs expliquent l'absence de contentieux dans le transport fluvial français, et permettent d'exprimer un doute quant à l'utilité d'une refonte d'un texte réglementaire, si les acteurs ne tiennent pas à en assurer l'application devant les juges.

En outre, la nature supplétive des contrats types, qui ne s'appliquent qu'en l'absence de convention écrite entre les cocontractants, renforce ce doute.

C'est à ce doute que nous essaierons de répondre dans une première partie consacrée à l'opportunité de la refonte du contrat type, en étudiant d'une part les relations entre les partenaires commerciaux, et en étudiant le contrat type lui-même.

La deuxième partie sera consacrée aux difficultés particulières rencontrées lors des réunions à la DGITM et n'ayant pas encore trouvé de terrain d'entente, que sont d'une part la pratique du « stockage flottant », envisagée principalement sous les notions de temps conventionnel de parcours et de délais de route par les participants aux réunions, et d'autre part les notions indissociables de délais de planche (temps alloués pour le chargement ou le déchargement) et de surestaries (sommes versées en cas de dépassement de ces délais de planche).

# **Première partie : L'opportunité de la refonte du contrat type de transport fluvial :**

A la lumière de la réticence des exécutants du transport à aller au contentieux, la question de l'opportunité d'une refonte du contrat type se pose. En effet, quel est l'intérêt de rédiger un contrat type réglant les rapports entre donneurs d'ordre et transporteurs si ces derniers sont réticents à faire valoir leurs droits en cas de non-respect de ces dispositions ? Dispositions, dont l'impact était déjà tout à fait relatif du fait de leur caractère supplétif.

Cette absence de contentieux, objet de notre titre premier, se ressent d'une part dans les relations commerciales entre les acteurs du transport fluvial (chapitre premier), mais a également largement influencé les réunions visant à refondre ce contrat type (chapitre second).

Dans le titre second, nous étudierons plus en détail la teneur du contrat type fluvial au voyage actuel (chapitre premier), et à la lumière des modifications qui ont pu être apportées lors des réunions au ministère (chapitre second).

# **Titre 1 : L'absence de contentieux :**

## **Chapitre 1 : Les conséquences économiques :**

### **Section 1 : Le renforcement du déséquilibre économique entre donneur d'ordre et transporteur :**

Dans les relations économiques entre donneur d'ordre et transporteur, la position de force est du côté du donneur d'ordre depuis 2008. En transport fluvial de marchandises, le donneur d'ordre initial sera toujours un chargeur, qu'il s'adresse directement à un transporteur, ou qu'il passe par un intermédiaire (commissionnaire de transport ou courtier de fret fluvial).

Le chargeur possède une grande capacité économique, opérant une double influence sur le transporteur lorsqu'il s'adresse à un artisan batelier<sup>8</sup>.

Dans un premier temps, le marché qu'il propose au transporteur représente bien souvent une grande part du chiffre d'affaires du batelier, qui ne pourra facilement refuser un contrat. En effet, sa faible capacité économique et ses réserves limitées lui feront préférer des contrats peu avantageux à une absence totale de contrat.

Enfin, le chargeur, grâce à une structure plus développée, aura des choix plus étendus des voies et des moyens. Il pourra ainsi s'adresser à un plus grand nombre d'interlocuteurs, qu'ils soient français ou étrangers, bateliers ou transporteurs routiers, voire ferroviaires. Plus son appel d'offre, ou du

---

<sup>8</sup> La situation est différente lorsqu'il s'adresse à « l'armement fluvial », structures plus importantes possédant leur propre flotte d'unités fluviales.

moins sa capacité à s'adresser à des interlocuteurs variés sera étendue, plus il pourra faire pression sur le prix et les conditions annexes qu'il attend de son cocontractant.

Le chargeur, ou donneur d'ordre initial, a aussi la possibilité de s'adresser à des intermédiaires professionnels du transport tels que le courtier de fret fluvial ou le commissionnaire de transport, qui en plus de cette même capacité à s'adresser à un large panel d'exécutants, ont en outre une connaissance accrue à la fois du monde du transport et de ses particularités, mais ont également une marge de négociation accrue, de par leur connaissance des particularités des différents acteurs du transport et des prix qu'ils pratiquent généralement. Ils agissent tels des grossistes, qui achètent en gros au donneur d'ordre initial et revendent au détail aux transporteurs.

Pour ne rien arranger, les bateliers français ont aussi à souffrir la concurrence de bateliers étrangers (belges, allemands, mais surtout hollandais). En effet, ceux-ci ont connu les mêmes problèmes de baisse de la demande que les transporteurs français, et ont donc cherché de nouveaux contrats en France, à la recherche de nouveaux marchés. De plus, cet intérêt pour le marché français est accru par la perspective du canal Seine-Escaut, visant à relier le bassin de la Seine à la Belgique et par là à tout le réseau fluvial du Nord et de l'Est de l'Europe. Les acteurs étrangers (et particulièrement les grands armateurs hollandais) commencent ainsi déjà à rentrer dans le marché français, afin d'y être bien implantés lorsque ce canal sera ouvert (prévu entre 2015 et 2017).

De plus, ces acteurs étrangers sont plus compétitifs que les transporteurs français, du fait de charges moins élevées qu'en France, leur permettant de proposer des prix plus bas. Cette concurrence internationale, renforcée dans les transports internationaux, oblige les bateliers à casser leurs prix pour être compétitifs, et contribue à ce déséquilibre économique.

Ce déséquilibre économique, issu de la loi du marché, est d'autant plus fort que les exécutants du transport ne vont que très rarement au contentieux. Il existe en effet des dispositions protégeant la partie faible d'un contrat, notamment en matière de prix abusivement bas, que les artisans bateliers ont bien du mal à invoquer, de par leurs difficultés à établir leur prix de revient. La réticence des bateliers à aller jusqu'au contentieux en cas de non respect de ces dispositions les rendent inefficaces, surtout lorsqu'ils se retrouvent face à des interlocuteurs peu scrupuleux.

En outre, lors de la négociation du contrat, cette réticence des bateliers leur est défavorable : les risques de contentieux étant limités, la position du donneur d'ordre en est renforcée dans sa capacité à mener les discussions et à dicter ses propres conditions contractuelles.

## **Section 2 : La relative efficacité des groupements professionnels :**

Ce refus du contentieux ne concerne pas que les bateliers en tant qu'entité individuelle, mais également leurs groupements, syndicats et coopératives.

Si ceux-ci répondent à l'appel pour défendre leurs intérêts lors de réunions ou colloques officiels, ou lors de grèves, ils n'ont jamais mis en place d'actions collectives pour mettre fin à des pratiques illégales, des freins administratifs ou structurels, qu'ils se contentent de déplorer dans des communications, certes enflammées et passionnées, mais peu efficaces juridiquement.

Or, pour qu'une action groupée soit efficace, il faut qu'elle émane d'un groupement professionnel, et non d'un acteur individuel.

Cependant, les actions de mise à l'écart sont très difficiles à mettre en œuvre, surtout dans un milieu composé principalement d'entreprises individuelles : un tel mouvement doit être suivi par la grande majorité des transporteurs fluviaux auquel le donneur d'ordre a la possibilité de s'adresser (or, celui-ci peut s'adresser à des interlocuteurs étrangers ou issus d'autres modes de transport, diminuant déjà la force d'impact d'une telle action) ; cela implique une organisation interne forte des groupements, le nombre de groupements étant également un frein évident à cette action groupée ; enfin, la volonté individuelle étant naturellement faillible et incontrôlable, il est impossible de s'assurer qu'aucune défection n'entravera le bon déroulement d'une action groupée.

Cependant, on peut douter de l'efficacité d'une telle mesure même en cas de coopération accrue et d'organisation mieux développée des groupement de bateliers qui auraient à souffrir de la concurrence des armateurs français, plus grosses entreprises qui ne seraient pas concernées par leurs difficultés structurelles et rendant inefficace une procédure de mise à l'écart ; mais également de la concurrence des structures artisanales internationales, moins chères et représentant une très grande force de cale (on dit ainsi dans les usages rhénans « il y aura toujours un artisan hollandais », qui représentent près de 50% de la cale naviguant sur le Rhin), qui seraient prêtes à faire le transport aux conditions proposées même si elles sont basses puisque leurs coûts de revient sont également plus bas.

## **Chapitre 2 : Les conséquences dans l'organisation des réunions :**

L'absence de contentieux a également eu un fort impact sur le déroulement des réunions visant à la refonte du contrat type de transport fluvial au voyage.

### **Section 1 : L'intervention d'éléments externes au contrat type dans les réunions :**

Ces réunions au ministère ont en effet fait office de « place publique » pour bien des participants, profitant de la présence tant de leurs cocontractants que des représentants du gouvernement pour régler les problèmes qu'ils n'ont pu soumettre à un juge.

D'une part, le déroulement des réunions était régulièrement interrompu par des revendications des représentants de bateliers, lesquelles n'avaient généralement pas de rapport avec le contrat type de transport fluvial. En effet, les représentants des bateliers avaient tendance à considérer que ces réunions, issues du protocole de sortie de crise du 5 mai 2010 joint en annexe, étaient supposées régler tous leurs soucis<sup>9</sup> (3). C'est ainsi qu'ont été énoncées des déclarations concernant l'état des infrastructures, les compétences de VNF et leur mise en œuvre, le contrôle du cabotage fluvial, ainsi que de manière générale, nombre de questions juridiques relevant de la loi et non d'un contrat type (telle que la responsabilité du transporteur au regard de la marchandise pendant le transport).

D'autre part, les discussions sur les articles du contrat type à modifier étaient agrémentées de cas particuliers à titre d'exemples. Voulant éviter à tout prix d'aller au contentieux, les transporteurs désiraient trouver dans la nouvelle rédaction du contrat type une réponse à tous les problèmes, cas particuliers et pratiques commerciales qu'ils ont pu rencontrer dans leur profession.

---

<sup>9</sup> De manière générale, cette idée était bien ancrée dans l'esprit des bateliers. Chaque revendication était alors justifiée par le concept de sortie de crise. Toute négociation ou refus de la part de leurs interlocuteurs constituait une trahison à ce protocole de sortie de crise et une volonté délibérée de détruire la batellerie artisanale.

## **Section 2 : Le rôle du contrat type :**

On touche ici à la question fondamentale du rôle du contrat type.

### **I/ Le contrat type comme cadre général aux relations entre donneur d'ordre et transporteur :**

Ainsi que le relevait un communiqué de l'AUTF<sup>10</sup> :

*« Les contrats type n'ont pas vocation à corriger certaines dérives commerciales ni certains déséquilibres de marchés ; le donneur d'ordre qui aujourd'hui ne veut pas payer un prix de transport qui couvre les stockages flottants ne paiera pas davantage demain les surestaries en s'arrangeant pour déroger au contrat type ».*

Selon cette conception, le rôle du contrat type est avant tout de donner un cadre général, supposé régler les cas les plus communs et non certains particularismes<sup>11</sup>. C'était la position des représentants du gouvernement qui demandaient régulièrement que les cas particuliers et les expériences personnelles soient mis de côté afin de se concentrer plus sur les problèmes généraux rencontrés par la profession.

Dans la plupart des contrats de transport, seuls les caractères essentiels du contrat sont envisagés (lieu et date de prise en charge et de livraison, prix du fret, poids et nature de la marchandise). Le contrat type donne des réponses aux questions soulevées par un problème qui ne peut être réglé en recourant à ces seules informations.

La fonction première du contrat type est donc de pallier à l'absence d'écrit des contractants.

En outre, son caractère supplétif ne permet pas de lutter efficacement contre les pratiques commerciales que les bateliers déplorent. En effet, l'ascendant économique des donneurs d'ordre leur permettront de rédiger aisément leurs propres conditions générales de vente dérogeant au contrat type. On peut cependant se poser la question de leur acceptation par leurs interlocuteurs bateliers. En effet, il est à prévoir que dans l'esprit de nombre d'entre eux, ce qui est écrit fasse force de loi, quand bien même il ne s'agirait que d'un décret à caractère supplétif.

---

<sup>10</sup> Commission voie d'eau, 16 décembre 2010, pages 2 et 3, cf. annexe 2

<sup>11</sup> A titre d'exemple, le cas du transport de céréales revenait souvent dans les discussions, certains participants aux réunions ayant plus d'expérience dans ce type de transport, qui bien que réglé en théorie par le contrat type au voyage, possède certains particularismes inhérents au mode de transport et à la marchandise transportée.

## **II/ Le contrat type comme outil pédagogique dans les négociations :**

D'une certaine manière, le contrat type a également un rôle pédagogique. Quelle que soit la force juridique de ce contrat type, il permet également aux interlocuteurs d'avoir une base de négociation, une source d'inspiration dans leurs relations. Dans un premier temps bien sûr, c'est une aide lors de la conclusion du contrat : si l'un des cocontractants souhaite imposer des dispositions particulières, l'autre partie pourra s'inspirer du contrat type à la fois comme point de comparaison, et comme inspiration à des contre-propositions. Mais le contrat type aura aussi un rôle à jouer dès lors qu'un problème survient. Quand bien même les cocontractants voudraient éviter le contentieux, ils peuvent s'inspirer de la solution proposée par le contrat type pour trouver un règlement à l'amiable.

Et c'est justement dans cette absence de contentieux que se situe la nécessité de pouvoir se référer à un contrat type à jour, clair, précis et exhaustif. Paradoxalement, moins les acteurs recourent au contentieux, plus une bonne rédaction du contrat type est nécessaire.

En effet, le juge, confronté une affaire ne se contente pas d'étudier le contrat type ou le contrat de transport particulier qu'ont pu signer les cocontractants, mais l'analyse à la lumière des dispositions impératives du code civil, du code de commerce, du code des transports, des règles internationales, etc. A l'inverse, les cocontractants n'ont pas la même maîtrise des normes juridiques, et se contentent bien volontiers de n'utiliser que l'outil le plus aisé à leur portée qu'est le contrat type.

## **Titre 2 : L'analyse du contrat type :**

Dans ce titre, nous nous proposons d'étudier le contrat type actuel dans son ensemble dans le chapitre premier, tandis que nous présenterons l'actuelle version du contrat type, à jour des discussions dans un chapitre second.

### **Chapitre premier : Le contrat type actuel :**

Ce chapitre sera consacré à l'analyse de quelques points d'intérêt particulier (section 1) ainsi qu'à une vue d'ensemble du contrat type (section 2).

#### **Section 1 : Analyse de points particuliers :**

Dans cette section, nous nous proposons d'étudier d'une part le courtier de fret fluvial, entité typique au transport fluvial, et d'autre part la rédaction des articles du contrat type en vigueur concernant le prix du transport et des questions qu'elle entraîne.

##### **I/ Le courtier de fret fluvial :**

###### **A/ La qualification de courtier de fret fluvial :**

Le courtier de fret fluvial est une entité particulière au transport fluvial. Sa qualification est prévue à l'article 2.2 du contrat type actuel et au titre 4 du livre IV de la quatrième partie du code des transports, aux articles L. 4441-1 et L. 4441-2.

Ce courtier de fret est défini par le code des transports comme un mandataire, mettant en relation un transporteur et un donneur d'ordre. Il n'est donc pas partie au contrat. Le contrat type précise par ailleurs que le courtier est mandaté par le donneur d'ordre.

En pratique, cette qualification est très mal perçue. Il est parfois très difficile de le différencier d'un commissionnaire de transport, agissant en son nom propre, au vu de la pratique.

Très souvent, l'intermédiaire de transport, quelle que soit sa qualification, est mandaté par le donneur d'ordre initial pour conclure un contrat de transport avec un transporteur fluvial. Cet intermédiaire de transport va alors contacter un transporteur. S'il est commissionnaire de transport, le fait d'agir en son nom propre implique qu'il négocie ses propres termes, tandis que lorsqu'il est mandataire, il ne fait que transmettre les termes du donneur d'ordre. En pratique, la mission que le donneur d'ordre confie au courtier de fret fluvial est généralement également étendue à la négociation des termes du contrat, atténuant encore la distinction entre ces deux entités juridiques, du moins en apparence.

En outre, il est très intéressant pour l'intermédiaire de transport d'être considéré comme un courtier de fret fluvial pour toutes les questions de responsabilité et d'obligations contractuelles, tandis que la qualification de commissionnaire de transport permet une plus grande liberté dans l'exécution des prestations et dans la rémunération. L'opérateur exécutera souvent dans les conditions d'un commissionnaire de transport, tout en se qualifiant de courtier de fret fluvial pour des questions de responsabilité.

### **B/ La rémunération du courtier de fret fluvial :**

Le courtier de fret est un mandataire, il doit donc être rémunéré par son mandant. D'après le contrat type, celui-ci est le donneur d'ordre, dont il défend les intérêts.

#### **1- Le débiteur de la commission du courtier de fret fluvial :**

Lors des réunions au ministère, la question s'est posée de cette rémunération du courtier de fret fluvial. La discussion mettait ainsi en jeu une pratique consistant à faire payer au transporteur une partie de la commission perçue par l'opérateur de transport.

Juridiquement, la rémunération de l'intermédiaire de transport est à la charge de celui qui bénéficie de la prestation, donc entièrement due par le donneur d'ordre dont le courtier de fret fluvial est un représentant.

En pratique cependant, le courtier de fret fluvial va répercuter une partie de sa commission sur le prix de transport négocié avec le transporteur. Concrètement, cela signifie qu'il présentera un prix de transport à son donneur d'ordre de 10 par exemple, sur lequel il percevra une commission à hauteur d'un certain pourcentage. Parallèlement, sur le prix de 10 négocié avec le transporteur, il retiendra également un pourcentage. En quelque sorte, il répercute une partie du prix de sa prestation sur le prix de transport.

## 2- La perception d'une commission sur le prix du transport :

La répercussion de la commission du courtier de fret fluvial sur le prix de transport facturé par le transporteur se heurte à deux problèmes majeurs.

### a. l'exigence d'une contre-prestation effective :

Pour justifier la répercussion de sa commission sur le prix de transport, il faut considérer que le transporteur bénéficie d'une prestation en échange de cette commission, et supposer que le gain de marché que constitue le contrat fourni au transporteur est une prestation.

Mais est-ce que la possibilité d'effectuer un transport peut être considérée comme une prestation que fournit l'opérateur au transporteur ? Par analogie, on peut se demander si le boulanger doit remercier et rémunérer la personne qui lui achète du pain, du fait qu'elle lui permet de pratiquer son activité.

Cette pratique peut s'envisager dans le cadre de relations suivies entre le transporteur et l'intermédiaire de transport, de la même manière qu'on comprend que le boulanger offre une ristourne au client qui lui achète régulièrement un volume important de baguettes. Cependant, elle est plus étonnante dans le cadre d'un contrat spot unique, cas le plus fréquent du contrat au voyage tel qu'envisagé dans le contrat type.

Ainsi, le simple fait de signer un contrat avec un transporteur ne constitue pas une prestation. Les représentants du gouvernement ont insisté sur ce point, en disant qu'il est contraire à l'éthique de devoir payer un autre commerçant pour avoir le droit d'exercer son métier.

Un doute est alors permis sur l'existence même d'une prestation en contrepartie de la commission perçue par le courtier de fret fluvial sur le prix du transport, et il convient pour les intermédiaires de

transport recourant à cette pratique de bien analyser s'ils fournissent une véritable prestation. Cela pourrait être le cas par exemple de relations suivies, l'intermédiaire pouvant s'engager à proposer des contrats réguliers à un transporteur, à condition qu'il lui accorde un pourcentage du prix qu'il facture au donneur d'ordre initial.

### *b. le conflit d'intérêts :*

Une deuxième difficulté vient cependant contredire la licéité de cette pratique. En effet, le courtier qui est à la fois payé par le donneur d'ordre et par le transporteur aura un problème de conflit d'intérêts. Il est à la fois garant des intérêts du donneur d'ordre et du transporteur, puisqu'il est le mandataire des deux.

Le conflit d'intérêt n'est pas en tant que tel illicite, mais la prise de décision qui en découle peut l'être si elle favorise une partie au détriment de l'autre.

Or, l'équilibre économique actuel entre les parties fait que l'opérateur voulant favoriser son client le plus rentable, il prendra plus en considération les intérêts du donneur d'ordre que du transporteur lorsque celui-ci est un artisan batelier.

Ainsi, cette pratique est licite si le courtier de fret fluvial intervient en tant que simple intermédiaire, mettant en relation un transporteur et un donneur d'ordre, à charge pour eux de négocier librement leurs conditions d'affrètement, et s'il détermine qu'il fournit effectivement une prestation en contrepartie de sa rémunération tant auprès du donneur d'ordre que du transporteur.

Mais dès lors qu'il prend part activement à la négociation du contrat, ou qu'il se contente de proposer un marché à un transporteur sans lui fournir de véritable prestation, il lui sera interdit de demander une rémunération aux deux cocontractants.

## **II/ Le prix du transport :**

Un des articles clés de l'actuel contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises est l'article 15 sur la rémunération du transporteur.

Cette rémunération est composée d'une part du prix du transport (article 15.1), et du coût des prestations supplémentaires (article 15.2.)

La rédaction du premier alinéa de l'article 15.1. est source d'ambiguïtés.

*« Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal. »*

#### **A/ Les éléments du prix du transport :**

La première interrogation afférente à cette rédaction provient de la liste des facteurs à prendre en compte dans le calcul du prix du transport. Cette liste est-elle limitative ou indicative ?

La rédaction de l'article laisserait plutôt penser à une liste limitative, du fait de l'absence de points de suspension ou d'ouvertures à l'aide de termes tels que « *notamment* ». En outre, les facteurs listés sont détaillés et non généraux, la précision de ces éléments paraît laisser peu de place à l'intégration d'autres facteurs de calcul de prix à cette liste.

Cependant, il convient de noter que l'article 17 du contrat type général routier concernant également la rémunération du transporteur liste les composantes du prix du transport. Cette liste est non seulement plus longue, intégrant notamment la question de délais d'acheminement et de durée de mise à disposition du véhicule et de l'équipage, points sur lesquels nous reviendrons en détail dans le titre premier de la deuxième partie traitant la question des délais de route et temps de parcours, mais s'achève en outre sur une note plus générale, considérant que doivent être pris en compte les coûts engendrés par la prestation demandée.

De même, l'article L. 4463-2 du code des transports, portant sur l'interdiction de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation en transport fluvial, donne une liste de frais et coûts qui doivent être assurés. Cette liste est expressément non limitative et pourtant bien plus détaillée que celle prévue à l'article 15.1. de l'actuel contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises.

Ainsi, malgré la rédaction douteuse de l'article, il paraît évident que la liste ne peut être considérée comme limitative. Une liste plus exhaustive et l'intégration d'un paramètre d'ordre plus général seraient souhaitables afin de lever l'ambiguïté créée par la rédaction actuelle.

De même, une référence à l'article L. 4463-2 du code des transports sur la prohibition des prix abusivement bas pourrait être judicieuse. N'oublions pas en effet que le but recherché dans la refonte de ce contrat type est d'avoir une base de négociation qui soit complète, claire et précise.

## **B/ La qualification de prix du transport :**

Une deuxième ambiguïté provient de l'expression « prix du transport proprement dit », ainsi que la mention des péages et taxes portuaires qui « s'ajoutent » au fret principal dans la seconde phrase.

De cette rédaction, on déduit la formule suivante :

- fret net + frais = fret brut

### 1- Le fret net :

Le fret net, ou fret principal, serait ainsi constitué par la prise en compte des différents éléments mentionnés dans la première phrase sous l'appellation de « prix du transport proprement dit ». Il s'agit en fait du prix de l'acheminement de la marchandise, calculé notamment en fonction :

- des caractéristiques de l'unité fluviale utilisée pour le transport (par exemple l'amortissement du bateau, les coûts de personnel et de matériel) ;
- des particularités dues à la marchandise (poids, volume, les éventuelles précautions particulières à la conservation de la marchandise) ;
- des modalités d'exécution du transport (itinéraire, délais, escales) ;
- de la marge d'exploitation.

### 2- Les frais supplémentaires :

#### a. Les péages et taxes portuaires :

A ce fret net s'ajoutent les frais visés dans la seconde phrase, à savoir les péages et taxes portuaires. La rédaction actuelle douteuse indiquant que ces péages et taxes s'ajoutent au fret principal laisse entendre que ceux-ci devaient faire l'objet d'une facturation à part, hors du prix du transport tel qu'il est proposé ou demandé au donneur d'ordre.

Cette ambiguïté avait été constatée lors des réunions, où les transporteurs se sont ainsi interrogés s'ils devaient facturer a posteriori leurs frais de péages et de taxes portuaires à leurs donneurs d'ordre pour les contrats qu'ils avaient conclus dans l'année écoulée (la prescription d'un an en matière de transport les empêchant de les réclamer pour les contrats plus anciens).

Cependant, cette phrase est intégrée à l'article 15.1. sur le prix du transport, et non à l'article 15.2. concernant les prestations supplémentaires, et devrait donc être considérée comme étant partie intégrante du prix de transport qu'ils facturent au donneur d'ordre.

La mention de frais qui « s'ajoutent » au fret principal vient du fait que les péages et taxes portuaires ne sont généralement chiffrés exactement qu'une fois le transport effectué, le transporteur fluvial n'ayant apparemment pas la possibilité de les prévoir de manière précise à l'avance, selon les dires des participants aux réunions. Cependant, même s'ils ne peuvent être établis de manière précise, les transporteurs ont une connaissance suffisante des usages pour en estimer le montant. On peut alors présumer que la proposition de prix de transport inclut une prévision de ces frais.

Cette mention prévoit en fait que les péages et taxes portuaires doivent être individualisés dans la facturation, afin d'être éventuellement revus une fois que leur montant peut être déterminé avec précision. Cette individualisation ne signifie cependant pas qu'ils doivent être externalisés au prix du transport. Il ne faut pas confondre l'indication de frais avec l'ajout de frais en annexe du prix de transport.

*b. Les frais de carburant :*

La même interrogation s'est posée pour le carburant, en raison de la possible variation du poste carburant, telle qu'elle est permise par la loi et reprise dans le second alinéa de l'article 15.1 du contrat type. Puisque le coût de carburant est susceptible de changer entre le moment de la conclusion du contrat et le moment du paiement de la facture, ne faudrait-il pas considérer qu'il ne doit pas être intégré au prix du transport (net ou brut) mais comme constituant des frais annexes ?

De la même manière que pour les frais de péage et de taxe portuaire, les frais de carburants font partie intégrante des éléments composant le prix de transport, et ne doivent pas être facturés à titre annexe, mais simplement individualisés pour en permettre la modification en cas de variation significative.

Ainsi, le prix du transport brut est un tout, composé du prix du transport net et des péages et taxes portuaires qui seront détaillés à la fin du transport.

C'est sur ce prix de transport brut qu'il sera ensuite fait référence, notamment dans les questions de limitation d'indemnité indexée sur le prix du transport.

## **Section 2 : Vue d'ensemble du contrat type :**

Dans cette seconde section, nous nous intéresserons à la rédaction actuelle du contrat type, du point de vue de son contexte (paragraphe I) et de son contenu (paragraphe II).

### **I/ Le contexte :**

Le contrat type intitulé « *contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples* », dit « contrat type au voyage » a été adopté par un décret du 30 septembre 1996<sup>12</sup>.

Ce contrat type provient d'une loi de 1994<sup>13</sup>, et fait notamment référence dans son article premier à l'article 1, alinéa 2 de la loi de 1994 qui exclut entre autres le transport de marchandises dangereuses, le transport de conteneurs et le transport multimodal (notamment le cas du fluvio-maritime) de son champ d'application.

La loi de 1994 fut par la suite abrogée purement et simplement en 2001<sup>14</sup>, sans que les renvois à cette loi dans le contrat type ne soient modifiés.

La loi de 1994 devait organiser provisoirement le transport public de marchandises par voies navigables<sup>15</sup>, et prévoyait entre autres l'application du système du tour de rôle aux contrats de transport fluvial au voyage.

Malgré l'abrogation de la loi du 12 juillet 1994 et la suppression du tour de rôle et des bourses d'affrètement, le contrat type n'a fait l'objet que d'une menue modification, intervenue en 2000<sup>16</sup>, ajoutant un alinéa 2 à l'article 15.1 prévoyant que « *le prix du transport initialement convenu doit*

---

<sup>12</sup> Décret n°96-855 du 30 septembre 1996, JO du 2 octobre 1996

<sup>13</sup> Loi n°94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables.

<sup>14</sup> Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

<sup>15</sup> L'article 1, alinéa 1<sup>er</sup> prévoit expressément une validité pour une période maximale de 6 ans. Cette prévision de la loi de 1994 permettait une adaptation progressive à la libéralisation du transport fluvial imposé par le droit communautaire, en abandonnant le système du tour de rôle petit à petit et en intégrant plus d'éléments de négociation libre des contrats d'affrètement fluvial.

<sup>16</sup> Décret n°2000-1295 du 26 décembre 2000

*être révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. »*

De même, le contrat type dans sa version actuelle vise en de nombreux points la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982<sup>17</sup> dite « LOTI », qui a été abrogée par la promulgation de la partie législative du Code des transports<sup>18</sup>, entré en vigueur en novembre 2011. Cependant, cette codification s'étant opérée à droit constant, l'essence des dispositions n'a pas changé, et seul leur numérotation est modifiée. L'entrée en vigueur du nouveau Code des transports ne modifie donc pas les dispositions du contrat type visant la LOTI, et ne nécessite qu'une mise à jour de ses visas.

Cependant, le droit des transports a évolué depuis 1996, en particulier le transport fluvial avec l'abandon du système de régulation administrative des tarifs par « tour de rôle » en 2000. Il va sans dire que la promesse de révision du contrat type à l'issue du protocole de sortie de crise était plus que bienvenue.

## **II/ Plan du contrat type actuel :**

De nombreuses modifications et mises à jour du contrat type ont été étudiées lors des réunions à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM). Pour bien en saisir la portée, nous proposons de rappeler d'abord la teneur de l'actuelle rédaction du contrat type, article par article.

L'article premier de ce contrat type précise son champ d'application. Il concerne ainsi les contrats portant sur un voyage (aussi appelé en pratique le contrat spot), ou sur une succession de voyages, plus rare en pratique, mais ainsi que nous l'avons vu, sa référence à l'article 1er de la loi de 1994 exclut le transport de conteneurs, de matière dangereuses et le transport multimodal de son champ d'application.

En outre, avec la ratification par la France de la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, dite « CMNI », son champ d'application en matière de contrats internationaux est réduit.

---

<sup>17</sup> Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

<sup>18</sup> Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010

Enfin, cet article précise également que le contrat type est supplétif de la volonté des parties. Il s'applique ainsi de plein droit en tout ou en partie, en l'absence de convention écrite entre les parties.

Les articles 2.1 à 2.13 proposent ensuite une série de définitions afin de mieux percevoir le champ d'application de ce contrat type et ses effets.

L'article 3 intitulé « document de transport » mêle l'établissement du document de transport aux obligations d'information à la charge du donneur d'ordre à la conclusion du contrat et à la prise en charge de la marchandise.

L'article 4 régit le droit du donneur d'ordre à disposer de la marchandise et donc de modifier le contrat au cours du transport et les modalités qui l'accompagnent, prévoyant notamment que le prix du transport est acquis au transporteur en cas de raccourcissement du trajet et renégocié s'il est rallongé, mais également que le donneur d'ordre paie une indemnité appelée « surestaries » au transporteur en cas d'arrêt du bateau à cause des instructions du donneur d'ordre.

L'article 5 indique l'obligation du transporteur de fournir un bateau en bon état et adapté au transport.

L'article 6 précise l'obligation du donneur d'ordre quant au conditionnement, à l'emballage et à l'étiquetage des marchandises.

L'article 7 est divisé en quatre parties :

- l'exécution des opérations de chargement et de calage et arrimage incombant au donneur d'ordre (notons qu'il s'agit là d'une possible erreur dans le cas où le donneur d'ordre n'est pas l'expéditeur) ;
- l'obligation de conservation de la marchandise du transporteur avec les éventuelles réserves à apporter au document de transport et leurs conséquences en matière de responsabilité ;
- les modalités de protection contre les intempéries, effectuées sous la responsabilité du transporteur avec l'aide éventuelle de l'expéditeur ou du destinataire en matériel et en personnel ;
- l'exécution des opérations de déchargement et d'évacuation des résidus de cargaison incombant au destinataire.

L'article 8 prévoit les horaires de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement.

Les articles 9.1. et 9.2. établissent les délais de planche et les surestaries y afférents. Ces notions, définies aux articles 2.12. et 2.13. feront l'objet d'une étude approfondie dans le titre 2 de notre seconde partie, et ne seront donc pas développées ici.

L'article 10 intitulé « défaillance du donneur d'ordre au chargement » prévoit en fait l'hypothèse d'une rupture unilatérale du contrat soit par le donneur d'ordre avant le chargement, soit par le transporteur en cas de retard prolongé dans le début des opérations de chargement. En outre, est prévu dans ces deux cas le paiement de surestaries par le donneur d'ordre pour chaque jour écoulé entre la signature du contrat et sa résiliation, mode de calcul qui a paru très inéquitable lors des discussions, car pouvant aboutir à des montants très élevés lorsqu'un contrat a été conclu longtemps à l'avance.

L'article 11 prévoit quant à lui le retard du transporteur au chargement et le paiement par lui d'une clause pénale calculée sur la base des surestaries, ainsi qu'une possibilité de résiliation unilatérale du contrat par le donneur d'ordre en cas de retard prolongé. Cette référence aux surestaries est étonnante, puisqu'elle est contraire à la définition de l'article 2.13 qui la qualifie d'indemnité versée au transporteur, et non au donneur d'ordre.

L'article 12 fixe les délais d'acheminement de la marchandise (appelés délais de route) et leurs modalités (point de départ, obligation d'information du transporteur, et éventuelle indemnisation en cas de retard).

Les articles 13 et 14 concernent respectivement l'empêchement au transport et l'empêchement à la livraison, avec l'obligation pour le transporteur de demander des instructions à son donneur d'ordre dans des délais fixes (48 heures en cas d'empêchement au transport et 24 heures en cas d'empêchement à la livraison) et de prendre les mesures qui lui paraissent appropriées à la sauvegarde de la marchandise.

Les articles 15 et 16 fixent les éléments de rémunération (le calcul du prix du transport de l'article 15.1. que nous avons traité dans la première section, et le paiement des prestations supplémentaires à l'article 15.2.) et les modalités de paiement du transporteur.

Les articles 17 et 18 prévoient les plafonds d'indemnisation du transporteur et leurs exceptions (déclaration de valeur pour les pertes et avaries et déclaration d'intérêt spécial à la livraison en cas de retard). Ces plafonds, encore exprimés en Francs, sont particulièrement bas, puisqu'ils n'ont pas été modifiés depuis la mise en place des contrats types en 1996.

Les articles 19 et 20 sont des renvois à l'obligation de respect de certaines réglementations impératives, telles que les conditions de travail et de sécurité (article 19).

Enfin, l'article 21 prévoit la possibilité de sous-traitance pour le transporteur, sous condition d'informations tant envers le donneur d'ordre qu'envers l'entreprise de transport sous-traitante.

## **Chapitre 2 : Le contrat type et ses modifications en l'état actuel des réunions :**

Les réunions à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) ont mené à beaucoup de modifications du contrat type. Ainsi, un prototype provisoire de contrat type a pu être émis le 8 août 2011, bien que certains points n'aient pas encore pu être finalisés.

Parmi les modifications déjà intégrées au contrat type, nombre d'entre elles ont un aspect principalement rédactionnel, notamment :

- la mise à jour des visas, avec la suppression de la loi de 1994, la modification de la LOTI et la parution du nouveau Code des Transports ;
- la reformulation de certaines dispositions peu claires, ou par harmonisation avec la rédaction du contrat type général de transport routier. C'est le cas par exemple de l'article 13 concernant l'empêchement au transport, où le délai fixe de 48 heures pour informer le donneur d'ordre a été abandonné, et remplacé par la formulation d'instructions parvenues « en temps utiles » telle que prévue dans le contrat type général de transport routier ;
- l'ajout de nouvelles définitions pour plus de clarté. Ont ainsi été insérés un article 2.3.1. reprenant la notion d'envoi présente dans le contrat type général de transport routier ; un article 2.4. définissant l'unité fluviale et le navire ; et les articles 2.14. et 2.15. définissant respectivement la prise en charge et la livraison de la marchandise.
- la suppression de certaines dispositions redondantes ou inutiles. C'est ainsi le cas de l'article 12 sur les délais de route, auxquels on a préféré la notion de temps de parcours (article 2.11. dans cette proposition). De même, les articles 19 et 20 de l'actuel contrat type, dont l'essence était de préciser l'obligation de respecter les dispositions impératives de certaines réglementations spéciales, ont été supprimés en raison de leur utilité très relative.

Peu d'articles ont ainsi échappé à la « furie novatrice » des participants. Si nombre de ces modifications sont principalement rédactionnelles, d'autres impliquent des changements en profondeur qui seront détaillés dans une première section.

Les points n'ayant pas encore trouvé de solution, soit l'hypothèse des délais d'acheminement (au travers des notions de mise à quai, temps conventionnel de parcours et délais de route) et la question des délais de planche et de leurs surestaries, seront étudiés de manière approfondie en deuxième partie car ils constituent des problèmes majeurs ayant fait l'objet de nombreuses discussions lors des réunions, et nous ne nous reviendrons donc pas dessus ici.

Enfin, la deuxième section de ce chapitre sera consacrée aux articles qui n'ont pas fait l'objet de modifications, ou dont les modifications présentent certaines lacunes.

## **Section 1 : Les modifications de fonds apportées au contrat type :**

Outre les modifications de forme, différentes modifications de mise en œuvre du contrat type ont été proposées lors des réunions.

Ainsi, l'article premier du contrat type prévoit l'application du contrat type en transport international pour les points non régis par la convention de Budapest, et étend également son champ d'application au transport de conteneurs, appelés unités de transport intermodal (UTI).

Un article 6.2. intitulé « *matières dangereuses et/ou polluantes* » a également été ajouté à la suite de l'article 6 de l'actuel contrat type (numéroté 6.1. dans cette proposition) sur le conditionnement, l'emballage et l'étiquetage des marchandises, reprenant exactement les dispositions de l'article 7 de la Convention CMNI.

Les articles 10.1. et 10.2. prévoient maintenant des plafonds de limitation de l'indemnité versée au transporteur en cas de résiliation du contrat de transport à cause du donneur d'ordre (soit de son fait avant le chargement, ou sa défaillance dans la remise de la marchandise).

Ainsi, lorsque la résiliation intervient plus de quatre jours avant la date de mise à quai (renommée mise à disposition dans cette proposition, formule issue du contrat type général de transport routier)

prévue au contrat, cette indemnité ne peut excéder 30% du prix du transport. Dans les autres cas (soit la résiliation moins de quatre jours avant la date de mise à quai ou en raison de la défaillance du donneur d'ordre dans la remise de la marchandise), ce plafond est fixé à 60% du prix du transport.

Les modalités de calcul de cette indemnité ne changent cependant pas. Notons également que cette proposition de plafonds est issue d'une réunion de juillet 2011 (la dernière à laquelle nous avons pu assister avant la rédaction du présent mémoire), et qu'une éventuelle modification des plafonds ou de leur mise en œuvre n'est pas à exclure lors d'une prochaine réunion.

Cette même réunion a également prévu l'ajout d'un nouvel article 11.1. dans l'article consacré à la défaillance du transporteur au chargement, intitulé « informations à fournir au donneur d'ordre quant à la mise à disposition », imposant au transporteur de confirmer avec un préavis d'au moins un jour ouvrable son heure de mise à disposition effective, et d'informer le donneur d'ordre immédiatement d'un éventuel retard par rapport aux dates et heures convenues ou applicables par défaut, en indiquant si possible le retard avec lequel il se présentera.

L'ancien alinéa premier de l'article 15.1 (numéroté §14 dans cette proposition, du fait de la suppression de l'article 12 sur les délais de route) a été revu, de manière à lever certaines ambiguïtés que nous avons exposées dans le chapitre précédant.

Il est maintenant rédigé comme suit :

*« Le prix du transport est établi en fonction :*

*A°) d'un fret principal calculé en considération notamment :*

- du poids,*
- du volume,*
- de la nature de la marchandise,*
- de la distance sur laquelle elle est déplacée,*
- du temps de parcours,*
- du type de bateau utilisé,*
- des caractéristiques des voies empruntées.*

*B°) des frais et charges s'y ajoutant, tout en faisant l'objet d'une mention distincte sur la facture, conformément à l'article L 441-3 du Code de commerce :*

- les frais de péage,*
- les taxes portuaires. »*

Cette rédaction rallonge et aère la présentation de la liste des éléments composant le fret principal (a également été abandonnée la rédaction « prix du transport proprement dit »), tout en prévoyant que cette liste n'est pas exhaustive.

En outre, la nature des frais de péage et des taxes portuaires est précisée comme étant bien compris dans le prix du transport.

L'article 17.1. concernant les plafonds d'indemnisation en cas de perte ou avarie de la marchandise ont également été modifiés, et copiés sur les plafonds prévus par la convention de Budapest.

Un article 19 a également été introduit à la suite des articles 17 et 18 sur les indemnités dues par le transporteur en cas de pertes et avaries ou en cas de retard, prévoyant une interdiction de toute compensation unilatérale entre les indemnités éventuellement dues par le transporteur et le prix du transport qu'il doit percevoir du donneur d'ordre. Cet article vise à protéger le transporteur d'une éventuelle rétention abusive opérée par le donneur d'ordre sur le prix du transport alors que la perception d'une indemnité au titre des articles 17 ou 18 ne serait pas justifiée.

Enfin, l'article 21 prévoit la création d'un groupe de travail devant faire un bilan annuel de la mise en œuvre de ce nouveau contrat type.

On dénombre ainsi de multiples modifications, tant sur la forme que sur le fond, visant à assainir les relations entre les cocontractants et aplanir le plus possible les difficultés qu'ils pourraient rencontrer.

## **Section 2 : Les erreurs d'appréciation de certaines modifications :**

Cependant, certaines modifications peuvent avoir des effets indésirables négligées lors des réunions, tandis que d'autres considérations n'ont pas été traitées.

Ainsi, l'article 2.13. qualifie toujours les surestaries d'indemnités, alors que nous verrons dans le chapitre second du titre 2 de notre seconde partie qu'il serait préférable de les qualifier de complément de fret.

De plus, s'il est vrai que garder à la fois les délais de route et les temps de parcours était redondant, la suppression de l'article 12 n'était pas la solution comme nous le verrons dans le titre premier de la partie suivante, puisque cet article prévoyait certains effets juridiques qui ont été oubliés dans l'article 2.11. sur les temps de parcours.

Le nouvel article 11.1. imposant une obligation d'information à la charge du transporteur est mal intégré dans l'article 11 concernant la défaillance du transporteur au chargement, puisque cette information concerne aussi bien la mise à disposition au chargement qu'au déchargement. Il faudrait donc prévoir un article distinct, ou l'intégrer à un article plus général. Le seul suffisamment large pour embrasser ces deux hypothèses est l'article 2.6. sur la mise à disposition, mais l'article 2 est supposé prévoir la définition de certains termes, et non les obligations des parties.

Enfin, une modification rédactionnelle à l'article 16 sur les modalités de paiement du prix de transport prévoit : « le donneur d'ordre et le destinataire sont garants de son acquittement ». Cette rédaction induit en erreur. Il est vrai que l'article L132-8 du code de commerce prévoit que le destinataire, l'expéditeur et le transporteur sont parties au contrat de transport et que l'expéditeur comme le destinataire sont garants du paiement du prix (ce qu'il est communément convenu d'appeler « l'action directe du transporteur »).

Cependant, cette rédaction suppose, à tort, que le donneur d'ordre est toujours expéditeur. En outre, le donneur d'ordre peut n'être ni expéditeur ni destinataire mais commissionnaire de transport. Il faudrait donc préciser que l'expéditeur est également garant du paiement du prix.

Cependant, les points considérés comme les plus importants lors des réunions n'ont pas encore trouvé d'accord satisfaisant les divers participants aux réunions, et méritent d'être étudiées en profondeur, tant du point de vue théorique que sur les difficultés de négociation qu'elles ont engendrées, et feront donc l'objet de notre seconde partie.

## **Seconde partie : Les points d'achoppement clés :**

Lors des réunions à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, visant à remanier le contrat type au voyage de transport public de marchandises par voie navigable, certains sujets ont plus retenu l'attention des participants que d'autres.

Ce fut le cas d'une part des temps de trajet, traités dans le contrat type de transport fluvial sous les notions de délais de route et temps de parcours, objet de notre titre premier. Les temps de chargement et déchargement (délais de planche), et leurs pénalités de retard (surestaries) furent également un sujet clé des réunions à la DGITM. Ces deux questions sont intrinsèquement liées et feront l'objet de notre titre second.

### **Titre 1 : Les délais de route et temps de parcours :**

Un point central des discussions, non par leur durée, mais par la difficulté à trouver un point d'entente, et la complexité du sujet, fut la question de la détermination des temps de trajets, au travers des notions de délais de route et de temps de parcours.

Les participants aux réunions à la DGITM ont accordé beaucoup d'importance à ce sujet, en raison d'une pratique rencontrée par certains transporteurs dite du « stockage flottant ». Cette pratique consiste à conclure un contrat de transport dont le délai d'acheminement conventionnel est considérablement plus long au temps nécessaire à parcourir la distance entre le point de chargement et le point de déchargement. Si les participants ont consacré beaucoup d'énergie à trouver un moyen d'encadrer cette pratique, que les représentants des bateliers considèrent comme immorale, les raisons de l'émergence de celle-ci ont peu fait l'objet d'interrogations. Partant du principe qu'une pratique commerciale découle d'un besoin et non d'un caprice, il nous paraît important de comprendre ce besoin afin d'y trouver la réponse appropriée.

La base de cette pratique est de bénéficier de la cale du transporteur. Ce besoin de cale peut se concevoir en fonction des circonstances : imaginons ainsi le cas du commerce de céréales, à un moment où les silos à terre sont saturés, en raison de ventes en baisse. Pour peu qu'en raison de circonstances météorologiques, s'y additionne également une récolte anticipée, un commerçant en céréales aura besoin de stockage supplémentaire, que peut constituer la cale d'une unité fluviale. Ainsi, le commerçant en céréales à qui l'on doit livrer une nouvelle récolte, et qui sait qu'il a besoin de fournir 1.000 tonnes de céréales dans un mois à un point de déchargement ne nécessitant cependant que quelques jours d'acheminement par voie fluviale, aura à cœur d'affréter une unité fluviale plus tôt que prévu pour bénéficier de ce supplément de capacité de stockage.

Loin d'être une pratique commerciale immorale et opérée dans le seul but de profiter d'une position dominante, elle répond à un besoin particulier, qui nécessite toutefois d'être compris et encadré. Il est donc important de bien cerner le sujet des délais de route et temps de parcours, et leurs implications juridiques et économiques.

## Chapitre 1 : Définition des notions :

Les actuels articles 2.11 et 12 définissent respectivement les notions de temps conventionnel de parcours et délais de route :

Article 2.11 : Temps conventionnel de parcours :

*« Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable.*

*Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur. »*

Article 12 : Délai de route :

*« Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.*

*Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières.*

*Le transporteur doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre, de la date et de l'heure estimées de son arrivée.*

*Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure. »*

On le constate aisément, ces deux notions sont très proches, le délai de route étant fixé par référence au temps conventionnel de parcours.

Si l'on compare ces notions au contrat type général de transport routier, on s'aperçoit que le temps conventionnel de parcours correspond au délai d'acheminement, et que le délai de route ressemble plus à la durée de transport.

Le temps conventionnel de parcours correspond à la durée d'acheminement de la marchandise d'un point A à un point B, c'est-à-dire la durée qui se situe entre le départ de l'unité fluviale du point de chargement à son arrivée au lieu de déchargement. C'est une durée qui prend en compte des éléments matériels.

Le délai de route, s'il prend fin au même moment, définit le point de départ de manière plus précise par la remise du document de transport. Cet élément conjugue à la fois un acte matériel (remise du document de transport) et un acte juridique (le document lui-même), et c'est cette influence juridique qui rend cette notion particulière. Cette remise du document de transport n'est pas nécessairement concomitante à la fin du chargement<sup>19</sup>.

La notion de temps conventionnel de parcours paraît donc moins précise que celle de délai de route, et ne représente ainsi qu'un intérêt économique d'organisation du transport. En précisant un temps conventionnel de parcours, le donneur d'ordre peut ainsi prévoir la durée prévisible d'acheminement de la marchandise pour faciliter l'organisation des opérations de manutention au chargement et au déchargement, la gestion d'éventuels pré- ou post-acheminements, etc.

La notion de délai de route, quant à elle, par sa prise en compte d'un élément juridique permet de prévoir le transfert des risques, ceux-ci ne courant qu'à compter de la remise matérielle de la marchandise et de l'acte juridique.

De même, c'est par référence à ce délai de route que pourra être déterminé un éventuel retard du transporteur dans son obligation d'acheminement de la marchandise.

Ainsi, le critère de délai de route est essentiel au contrat de transport par les effets juridiques qu'il provoque. Le temps conventionnel de parcours quant à lui n'a pas d'effets juridiques de manière autonome, et la présence de ces deux termes pour englober la notion de durée d'acheminement de la marchandise fait redondance et n'est nullement nécessaire. Il serait tout à fait envisageable d'abandonner l'un de ces critères, tout en étant attentif à ce que les effets juridiques de l'article 12 sur les délais de route persistent.

---

19 L'article 3 de l'actuel contrat type au voyage dispose que le document de transport « *est remis au transporteur dès la fin du chargement.* »

## Chapitre 2 : Les difficultés de négociation :

La question des délais de route et temps de parcours, en plus de son intérêt théorique comprend des aspects pratiques sous-jacents.

Comme nous l'avons mentionné, si la question s'est posée lors des réunions, ce n'était pas dans un souci didactique de différenciation entre temps de parcours et délai de route, mais parce que les bateliers avaient besoin d'une solution aux problèmes posés par la pratique dite du « stockage flottant ».

Par le biais de cette pratique, le donneur d'ordre évite d'avoir à recourir à d'éventuels frais de stockage au départ ou à l'arrivée, et bénéficie d'un supplément de capacité de stockage. De son côté, le transporteur est défavorisé puisque son unité fluviale est mise à disposition plus longtemps que nécessaire, et l'empêche de conclure d'autres contrats pendant cette durée supplémentaire. Ce d'autant plus que le prix du transport est généralement indexé au tonnage et à la distance, alors que le temps de mise à disposition de l'unité fluviale est rarement envisagé. Dans la grande majorité des contrats de transport fluvial, le transport est exécuté sans prévision de durée d'acheminement, chaque partie ayant intérêt à ce que les délais soient raisonnables.

Les représentants de la batellerie ont cependant beaucoup insisté sur cette dérive et sur la nécessité d'y trouver un remède, probablement plus que de raison. Il nous paraît en effet peu probable qu'il s'agisse d'une pratique généralisée, mais plus un cas particulier qu'ont pu rencontrer un ou plusieurs des participants aux réunions avec un de leurs cocontractants en raison de circonstances inhabituelles, bien qu'il soit cependant assez difficile de vérifier l'étendue de cette pratique.

En tout état de cause, c'est effectivement une pratique défavorable au transporteur, et cette dérive est facilitée par l'état actuel du contrat type et des usages commerciaux. La crise a également joué un rôle dans le développement de cette pratique, car le changement dans les rapports de force a permis aux chargeurs de soumettre les transporteurs à cette contrainte.

Les représentants des transporteurs ont considéré qu'il était indispensable de définir des temps de parcours ou des délais d'acheminement rigoureux pour mettre fin à cette pratique.

Il existe en fait trois remèdes à cette dérive :

- d'une part, comme le préconisent les bateliers, réglementer le temps de parcours ;
- une autre possibilité est de l'intégrer dans le calcul du prix du fret ;
- enfin, décider de le rémunérer à titre de prestation annexe ou complémentaire.

## **Section 1 : La réglementation du temps de parcours :**

La première hypothèse, la plus efficace sans aucun doute, suppose de définir une distance à parcourir par jour. Il convient à ce titre rappeler qu'en transport fluvial, l'immense majorité des contrats de transports ne prévoient pas de délais de route conventionnels. On se contente ainsi de prévoir une date de prise en charge de la marchandise ou une date limite de livraison, à charge au transporteur de s'adapter, son intérêt étant de livrer dans les délais les plus brefs.

En transport routier, on retrouve à l'article 22 du contrat type général routier l'idée du délai de transport, qui est d'un jour par fraction indivisible de 450 kilomètres. Une telle disposition générale est cependant irréalisable en l'espèce en raison des particularités du transport fluvial.

D'une part, même si l'on trouve la notion de délai de transport en transport routier, il est important de noter que cette disposition poursuit un but différent. En effet, cette indication de distance journalière est relativement basse<sup>20</sup>, et se comprend comme une incitation à prévoir des délais d'acheminement qui ne soient pas trop courts<sup>21</sup>, et non éviter des délais d'acheminement trop longs qui en feraient un « stockage roulant ». Une telle pratique n'est pas envisageable en transport routier, notamment en raison du coût du transport routier bien plus élevé qu'en transport fluvial, de la faible capacité de stockage d'un véhicule routier, mais également de l'intérêt principal du transport routier qui est sa rapidité.

Cette seule différence d'objectif ne justifie pourtant pas l'abandon de la recherche d'un temps de parcours ou d'un délai de route réglementé. Cette idée se heurte à plusieurs problèmes concrets.

Le premier écueil que l'on rencontre, c'est la difficulté matérielle de définir un temps de parcours ou

---

20 Au vu de la réglementation des temps de conduite et dans l'hypothèse d'un transport longue distance, ces 450 kilomètres par jour représentent une vitesse moyenne de seulement 50 km/h

21 Ainsi, une distance journalière élevée augmente la vitesse moyenne du transporteur qui devient un danger potentiel pour la circulation. Un donneur d'ordre qui inciterait par ses instructions un transporteur à ne pas respecter les règles des temps de conduite ou du code de la route pourrait être mis en cause pénalement en cas d'accident de la route.

un délai de route chiffré. Le transport fluvial n'est pas homogène comme peut l'être le transport routier. Chaque bassin a ses particularités, chaque voie d'eau a des zones plus ou moins parsemées d'écluses ou d'obstacles ralentissant l'acheminement des marchandises. De même, chaque unité fluviale a des motorisations différentes, et des exploitations différentes (ainsi, certains bateaux naviguent 14 heures par jour, tandis que d'autres naviguent 24 heures par jour).

Doit-on définir un temps de parcours général, opérant en quelque sorte une moyenne entre tous ces cas particuliers ? Doit-on à l'inverse prendre la distance journalière la plus basse ou la plus haute comme référence ? Il apparaît très vite qu'aucune de ces solutions n'est satisfaisante en raison des disparités et donc des inégalités de traitement que cela implique. Ainsi, en retenant une moyenne, le transporteur naviguant 14 heures par jour et dont le parcours est parsemé d'écluses serait dans l'incapacité pratique de respecter ses délais de route, tandis que le transporteur naviguant sans interruption et dont la circulation est plus aisée servirait de stock flottant de manière presque systématique. Retenir un temps de parcours unique serait ainsi non seulement inégalitaire, mais également contre productif par rapport à l'objectif recherché.

Si une moyenne générale n'est pas envisageable, cela signifie donc qu'il faut différencier selon les voies empruntées. Cependant, même sur une même voie d'eau, chaque portion a ses particularités et on retrouverait, de manière certes plus diffuse, les problèmes rencontrés en cas de temps de parcours général.

La seule solution viable est alors d'avoir un temps de parcours différencié selon l'itinéraire. Même si le réseau fluvial n'est pas maillé comme peuvent l'être les réseaux routier et ferroviaire, il n'en demeure pas moins qu'une telle mesure demande une grande masse de travail, et serait bien trop complexe pour figurer dans un contrat type. L'article 2.11 de la version actuelle du contrat type fait d'ailleurs référence à un tableau tenu à jour par Voies Navigables de France.

Ce tableau a été remplacé depuis juin 2011 par un logiciel de calcul d'itinéraire disponible sur le site internet de VNF. Cet outil est particulièrement détaillé, et prend en compte les diverses contraintes que peut rencontrer le transporteur : le temps de parcours est calculé en fonction de l'itinéraire et des voies empruntées (avec possibilité d'escale), des horaires de navigation et des horaires d'ouverture des ouvrages (écluses), du gabarit du bateau, ainsi que des éventuels arrêts de navigation.

Ce logiciel, très pratique et aisé de prise en main au demeurant, correspond tout à fait à la demande d'un temps de parcours de référence chère aux représentants des bateliers. Le revers de celui-ci est sa précision à la minute, obligeant le transporteur à respecter des délais particulièrement

contraignants. Il faudrait alors prévoir une adaptation à ce nouvel outil de calcul, par l'ajout d'une marge d'erreur par exemple.

Cependant, intégrer une référence à cet outil pour la détermination du temps conventionnel de parcours dans le contrat type ne permet absolument pas de prévenir la pratique du stock flottant. En effet, réglementer le temps de parcours dans un contrat type est utopique, puisque le contrat type est par nature supplétif. Un article d'un contrat type définissant le temps de parcours en intégrant une référence à un mode de calcul déterminé a un rôle principalement didactique, car si le temps conventionnel de parcours conclu entre les parties diffère de celui visé par le contrat type, c'est évidemment le temps de parcours conclu par les parties qui trouve à s'appliquer, et ce sans constituer une quelconque illégalité ou détournement de la loi.

Une référence à un outil de calcul d'itinéraire aurait alors pour fonction d'aider les cocontractants à s'accorder sur le temps de parcours à appliquer, soit à titre d'information sur les usages en vigueur, soit en tant que base de négociation.

En aucun cas, cependant, l'introduction d'un temps de parcours référencé ne permettra de faire obstacle à la pratique du stockage flottant.

## **Section 2 : La modification de la rémunération du transporteur :**

Si mettre fin à la pratique du stockage flottant n'est pas possible, ou pas suffisamment efficace, par le biais de la réglementation du temps de parcours, la solution est alors non pas d'interdire la pratique, mais de l'encadrer à travers la rémunération du transporteur.

### **I/ Le temps de parcours comme composante du prix du transport :**

L'article 15.1 n'envisage pas spécifiquement la durée du transport comme facteur de fixation du prix du transport dans la liste des éléments à prendre en compte. Est-ce à dire que la durée d'acheminement de la marchandise n'influe pas sur le prix du transport (on n'y fait référence qu'à la distance parcourue), ou est-ce simplement un oubli ou une maladresse dans la rédaction ? En effet,

ainsi qu'on l'a vu<sup>22</sup>, la liste des composantes du prix du transport proposée par l'actuel article 15.1 du contrat type au voyage, malgré sa rédaction plutôt réductrice, n'est pas limitative.

L'article 17 du contrat type général routier intègre, quant à lui, les questions de délais d'acheminement et de durée de mise à disposition du véhicule et de l'équipage dans la liste des composantes du prix de transport.

Le prix de transport tel qu'envisagé à l'article 15.1 est la contrepartie de la fourniture de l'unité fluviale et le transport de la marchandise. Cette prestation fondamentale du contrat de transport couvre doublement la question du temps de parcours.

#### *A/ La notion de délai d'acheminement :*

D'une part, le transport de la marchandise signifie son acheminement, et suppose la réunion de trois caractéristiques fondamentales :

- une « visualisation » matérielle : la marchandise, objet du transport ;
- une « visualisation » dans l'espace : les lieux de prise en charge et de livraison, ainsi que les escales éventuelles ;
- une « visualisation » temporelle : la date d'exécution du transport.

Les deux premières visualisations sont identifiées dans la liste des facteurs à prendre en considération pour déterminer le prix du transport de l'article 15.1, la visualisation temporelle fait cependant défaut. Celle-ci n'est envisagée que dans les obligations d'information à la charge du donneur d'ordre, mais n'est pas considérée comme un élément déterminant de la fixation du prix de transport.

Il est vrai qu'en pratique, les prix de transport fluvial se pratiquent au tonnage, en prenant compte des particularités de la marchandise et des voies empruntées, mais peu des indications de durée, chaque partie ayant normalement intérêt à ce que le transport soit effectué le plus rapidement possible.

Si à l'inverse, la notion de délai d'acheminement est prévue dans les composants du prix de transport à l'article 17 du contrat type général de transport routier, c'est pour répondre aux cas où les délais

---

<sup>22</sup> Voir page 23 et 24

d'acheminement prévus dans le contrat sont inférieurs aux délais prévus à l'article 22 du contrat type général, instaurant une obligation de diligence renforcée à la charge du transporteur, comme ce peut être le cas dans des transports express. Le transporteur devant respecter des délais plus courts, cela implique pour lui des difficultés d'organisation, de manutention et de logistique qui ne peuvent être chiffrées autrement que par une majoration du prix du transport, contrairement à la pratique consistant à prévoir des délais d'acheminement particulièrement longs qui ne posent pas de difficultés d'organisation particulières, mais impliquent des questions de stockage et d'éventuelles pertes de marché.

La notion de délai d'acheminement comme composante du prix du transport répond dans cette optique plus à l'hypothèse d'un temps de parcours raccourci. Ainsi, si le temps de parcours, et donc d'acheminement de la marchandise est un trait caractéristique du contrat de transport, et mériterait à ce titre de figurer dans la liste des paramètres composant le prix du transport, une modification de l'article 15.1 en ce sens ne suffirait pas à apporter une solution au problème du stockage flottant dans la pratique.

### **B/ La notion de mise à disposition de l'unité fluviale :**

#### **1- Une prestation contractuelle rémunérée :**

La question du temps de parcours en tant que composante du prix du transport se retrouve également dans l'obligation de fourniture d'une unité fluviale. En effet, cette notion regroupe la fourniture du bateau, l'état de navigabilité de celui-ci, son approvisionnement, tant en matériel qu'en personnel, mais également la mise à disposition de l'unité fluviale. C'est dans la rémunération de cette prestation que l'on couvre les coûts de revient et coûts d'immobilisation de l'unité fluviale.

Ainsi, prévoir un temps conventionnel de parcours particulièrement long revient à rallonger le temps de mise à disposition de l'unité fluviale. Contrairement à l'analyse des représentants de la batellerie, la réponse à la pratique du stockage flottant ne se trouve pas dans la réglementation des délais d'acheminement et temps de parcours, mais dans la notion de mise à disposition et coûts d'immobilisation de l'unité fluviale.

Prenons l'hypothèse d'un transport fluvial de Fos-sur-Mer à Valence. Le calculateur d'itinéraire de VNF prévoit un temps de parcours d'environ 12 heures.

Compte tenu des heures de navigation et des temps de travail, un délai d'acheminement conventionnel d'une journée serait raisonnable. Supposons que le donneur d'ordre ait des difficultés de stockage aux lieux de chargement et de déchargement, et recoure à la pratique du stockage flottant en demandant au transporteur de livrer la marchandise à Valence 10 jours après la prise en charge à Fos-sur-Mer.

Le transporteur devrait alors prévoir en plus du coût d'acheminement de la marchandise un supplément de 9 jours de mise à disposition supplémentaire de l'unité fluviale dans son offre de prix de transport principal.

Le problème est alors de calculer ce supplément de fret en raison de la mise à disposition prolongée de l'unité fluviale. Quelle base de calcul doit on retenir ?

## 2- Les éléments du prix de la prestation :

### a. Le coût de revient de l'unité fluviale :

Ce supplément de fret est d'abord constitué du coût de revient fixe de l'unité fluviale. Les charges fixes sont constituées notamment des amortissements de l'unité fluviale et du matériel, des possibles coûts de personnel, éventuellement allégé pour le seul gardiennage des marchandises, les assurances et taxes, les coûts de structure et de gestion. Il s'agit de manière générale de tous les coûts d'exploitation, hormis les coûts variables en fonction de l'utilisation de l'unité fluviale que sont par exemples les coûts de carburant, de maintenance (usure du moteur, etc.), et de péages.

Il est évidemment impossible de donner un coût de revient fixe général d'une unité fluviale, celui-ci dépendant d'un grand nombre de facteurs qui varient d'un bateau à l'autre. Cette étape du calcul peut être très difficile pour le transporteur, et implique une bonne connaissance des différents coûts afférents à son activité, or l'artisan transporteur maîtrise souvent mal ses coûts analytiques.

### b. La marge d'exploitation :

La deuxième étape du calcul consiste à se demander si le transporteur doit prévoir une marge sur ce prix de revient.

En effet, si l'on considère que le transporteur doit simplement être indemnisé en raison de l'immobilisation de son unité fluviale, il s'agit alors d'un simple remboursement de frais et le

transporteur n'est pas supposé s'enrichir sur cette simple immobilisation. Par contre, si on considère à l'inverse qu'il s'agit de rémunérer une prestation fournie par le transporteur, celui-ci doit alors calculer un prix lui permettant de couvrir son prix de revient, mais également de percevoir une marge d'exploitation lui permettant de pérenniser son activité.

L'article 15.1 dans son dernier alinéa prévoit que la fourniture du bateau est une contrepartie de la perception du prix. Or, la mise à disposition prolongée de l'unité fluviale telle que provoquée par la pratique du « stockage flottant » est une des manifestations de la fourniture du bateau prévue par l'actuel article 15.1, alinéa 3, et devrait manifestement être considérée comme une prestation à part entière, rémunérée en tant que telle.

*c. Le préjudice commercial :*

La troisième étape du calcul du supplément de fret est la question du manque à gagner que subit le transporteur. Le recours à un temps de parcours particulièrement long l'empêche d'effectuer un autre transport durant l'immobilisation prolongée de son bateau. Faudrait-il alors prévoir un complément de rémunération sur la base de ce préjudice commercial ?

Il convient de noter qu'on ne parle pas ici d'indemniser un préjudice effectivement subi, puisque l'on se situe en amont de la signature du contrat. Le transporteur qui accepte d'effectuer un voyage dont le temps conventionnel de parcours est particulièrement long le fait en toute connaissance de cause.

Mais la question demeure de savoir si le transporteur peut demander un complément de fret au lieu d'une indemnisation, l'immobilisation de l'unité fluviale pouvant constituer une perte commerciale pour le transporteur qui ne peut conclure d'autres contrats pendant toute la durée d'immobilisation de son bateau.

Le problème est alors double : non seulement chiffrer ce montant peut s'avérer très compliqué, mais surtout, son existence même peut être remise en cause. Il n'est aucunement garanti que le transporteur aurait effectué un transport pendant la durée d'immobilisation, et même pour le cas où il ait dû renoncer à un autre contrat pour effectuer celui-ci, il s'agit là d'un choix du transporteur d'effectuer un transport plutôt qu'un autre, qui ne devrait avoir aucune incidence sur le prix facturé au donneur d'ordre. En outre, au-delà même du manque de fondement d'une telle facturation, on imagine mal un transporteur faire accepter une telle clause à son donneur d'ordre, et ce d'autant moins que ce dernier est actuellement en position de domination économique sur le transporteur.

Il conviendrait alors d'intégrer cette perte de chance dans les coûts d'immobilisation de l'unité fluviale et la marge qui y serait appliquée.

Cette intégration des temps d'immobilisation de l'unité fluviale dans le prix du transport pose donc des difficultés de détermination du prix, que les artisans bateliers ont souvent du mal à maîtriser, et explique probablement pourquoi ceux-ci ont préféré s'intéresser à la question d'un temps de parcours référencé.

## **II / L'immobilisation de l'unité fluviale comme prestation de dépôt :**

La troisième possibilité qu'a le transporteur pour faire face à la pratique du stockage flottant est de la considérer comme une prestation à part entière, facturée au titre des prestations supplémentaires ou annexes de l'article 15.2.

Cette hypothèse se justifie tant sur le principe que par sa mise en œuvre.

### ***A/ La justification théorique de cette conception : l'élément subjectif :***

Même si l'on peut considérer que l'immobilisation prolongée du bateau correspond à une application particulière de l'obligation de fourniture d'une unité fluviale, la pratique du stockage flottant poursuit un but particulier, distinct de celui du contrat de transport qui est l'acheminement de la marchandise.

Ce qui distingue la facturation comme composante du prix du transport, où la prestation est la fourniture de l'unité fluviale, de la facturation comme prestation annexe, où la prestation est l'entreposage de la marchandise, c'est le caractère subjectif du but recherché par le donneur d'ordre.

L'objet de la prestation est le même : il s'agit de la prise en charge de la marchandise. La cause cependant est différente. La cause de la demande de temps de parcours prolongé du donneur d'ordre n'est pas de prévoir un cadre particulier d'acheminement de la marchandise (pour cela, le temps conventionnel de parcours du contrat de transport suffit tel qu'il est habituellement envisagé), mais bien de bénéficier d'un entrepôt pour la marchandise afin de profiter de facilités logistiques.

En plus d'immobiliser le bateau, le donneur d'ordre recherche l'accomplissement d'actes matériels tels que la garde et la conservation de la marchandise, caractéristiques d'un contrat de dépôt.

Le contrat de dépôt et le contrat de transport peuvent être très proches dans la pratique, et il est nécessaire pour notre étude d'analyser plus en détail le contrat de dépôt.

### **B/ La qualification de la prestation en contrat de dépôt :**

#### 1. Les caractéristiques du contrat de dépôt :

Le contrat de dépôt, selon l'article 1915 du Code civil, est « *un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature* ». Il est régi par les articles 1915 à 1948 du Code civil. Il est conclu entre le déposant (ici, le donneur d'ordre) qui donne la chose au dépositaire (le transporteur dans notre hypothèse).

Le contrat de dépôt possède certains éléments caractéristiques :

##### a. L'objet du dépôt :

L'objet du dépôt est un bien meuble corporel, selon la définition de l'article 1918 du Code Civil. Dans l'hypothèse de la pratique du stockage gratuit, l'objet du dépôt est bien entendu la marchandise confiée par le donneur d'ordre au transporteur.

##### b. La conservation du bien :

L'obligation essentielle du contrat de dépôt est la conservation du bien. Cela consiste, en plus de la prise en charge matérielle, à en prendre soin et à l'entretenir. En l'espèce, il s'agit du soin à apporter à la marchandise chargée. Cette obligation essentielle du contrat de dépôt rejoint l'obligation générale de conservation de la marchandise à la charge du transporteur, telle que prévue dans la rédaction actuelle de l'article 7.2 du contrat type au voyage.

##### c. La restitution du bien :

La seconde obligation à la charge du dépositaire est l'obligation de restitution du bien. Cette restitution ne signifie pas obligatoirement que la personne qui ait confié le bien et celle qui le reçoit soient la même personne, ce qui est très rarement le cas dans le cadre d'un contrat de transport où l'expéditeur et le destinataire sont souvent deux entités distinctes. En effet, l'article 1937 du Code civil prévoit que la chose déposée peut être également restituée à celui au nom duquel le dépôt a été

fait (cas où le donneur d'ordre est le destinataire), ou à celui indiqué pour le recevoir (cas le plus fréquent où le donneur d'ordre est l'expéditeur).

Le moment de la restitution est une autre difficulté de l'obligation de restitution du bien. Si celle-ci s'effectue en théorie à l'expiration du terme fixé dans le contrat, l'article 1944 du Code civil prévoit que le dépositaire est tenu de restituer le bien lorsque le déposant en fait la demande. Cela pourrait entraîner des difficultés lorsque le contrat de dépôt est concomitant à un contrat de transport, en raison des temps de déchargement de la marchandise, qui peuvent être particulièrement longs en transport fluvial. Pour remédier à ce problème, il convient alors de considérer que la restitution de la marchandise se fait non pas au moment de la remise physique de la marchandise entre les mains du destinataire, mais lors de la mise à disposition de l'unité fluviale au port de déchargement, le transporteur-dépositaire n'étant pas maître de l'exécution du déchargement de la marchandise et d'éventuels retards qu'il pourrait subir, puisqu'il n'a pas la maîtrise matérielle de ces opérations.

Enfin, la dernière difficulté engendrée par cette obligation de restitution au regard du contrat de transport est la question du lieu de la restitution. L'article 1942 du Code civil indique en effet que le contrat de dépôt peut prévoir le lieu dans lequel la restitution doit être faite, sous réserve que le déposant rembourse les frais de transport. Dans cette optique, le contrat de transport devrait être considéré comme l'accessoire du contrat de dépôt. Cependant, en pratique la prestation principale est l'acheminement de la marchandise, l'utilisation de temps de parcours prolongés par le donneur d'ordre n'étant pour lui qu'une manière de faciliter l'organisation de sa chaîne logistique. Notons à ce titre que l'article 17 du contrat type général de transport routier prévoit que le magasinage peut constituer une prestation annexe au contrat de transport.

## 2- Les conséquences de la qualification :

### a. La responsabilité du transporteur-dépositaire :

L'obligation de conservation du bien du dépositaire est une obligation de moyens renforcée : selon la formule de la Cour de cassation « *si le dépositaire n'est tenu que d'une obligation de moyens, il lui incombe, en cas de perte ou détérioration de la chose déposée, de prouver qu'il y est étranger, en établissant qu'il a donné à cette chose les mêmes soins que ceux qu'il aurait apportés à la garde de celles qui lui appartiennent ou en démontrant que la détérioration est due à la force majeure.* »<sup>23</sup>

---

23 Civ. 1ère, 14 oct. 2010, n°09-16967.

Outre la force majeure, le dépositaire peut aussi se prévaloir des causes d'exonération classiques que sont la faute du déposant et le vice propre de la chose.

L'obligation qui pèse sur le transporteur est quant à elle une obligation de résultat : il est responsable de plein droit des pertes et avaries, sauf à rapporter la preuve d'une cause d'exonération. Il paraît donc intéressant pour le transporteur de considérer que la pratique du stockage flottant fait naître un contrat de dépôt.

La jurisprudence a cependant tendance à appliquer la théorie de « l'accessoire suit le principal », en raison de la difficulté à différencier ce qui relève du contrat de dépôt et ce qui relève du contrat de transport. Cela se justifie en pratique, et particulièrement dans le cas que nous évoquons de la pratique du stockage flottant, l'acheminement de la marchandise et son entreposage étant concomitants, on ne peut déterminer où le contrat de transport s'achève et où commence le contrat de dépôt.

Il faudrait pour cela que le transporteur différencie la partie transport et la partie où il met son unité fluviale à quai pour servir d'entrepôt flottant, et prévoie un constat de l'état de la marchandise au commencement du dépôt et à son achèvement.

Ce serait par exemple possible dans l'exemple cité précédemment d'un transport de Fos-sur-Mer à Valence prévoyant un temps de parcours de 10 jours. S'il effectue le transport en 1 jour et met son unité fluviale à quai au port de déchargement, il devrait alors demander un constat contradictoire de l'état de la marchandise à son arrivée pour les 9 jours de stockage restants, le contrat de transport reprenant lors du déchargement de la marchandise, soit à l'expiration des 9 jours, soit sur demande prématurée du destinataire.

#### *b. La facturation de la prestation de dépôt :*

L'autre conséquence de considérer l'immobilisation de l'unité fluviale comme une prestation annexe au sens de l'article 15.2 du contrat type actuel est que la prestation d'entreposage ne s'intègre pas au prix du transport principal, mais fait l'objet d'une facturation distincte.

En d'autres termes, cela implique de proposer au donneur d'ordre un prix de transport et un prix d'entreposage. Le prix du transport serait ainsi fonction de la distance et du tonnage, tandis que le coût de l'entreposage serait calculé à la journée.

D'une part, cela permet au donneur d'ordre d'avoir une idée plus claire des coûts engendrés par sa demande de temps de parcours prolongé et d'étudier ainsi de l'opportunité d'une telle pratique.

D'autre part, cette méthode incite le donneur d'ordre à raccourcir la durée d'entreposage de sa marchandise même une fois le contrat conclu, afin de diminuer le prix dû au transporteur. Il est également avantageux pour le transporteur d'être libéré le plus tôt possible, même s'il facture l'entreposage de la marchandise, afin de pouvoir conclure d'autres contrats de transports, plus lucratifs pour lui que de ne servir que d'entrepôt flottant.

Le risque pour lui cependant, est qu'en facturant l'entreposage de la marchandise, le donneur d'ordre refuse de contracter et s'adresse à d'autres transporteurs.

Ce risque cependant existe quelle que soit la manière de se faire rémunérer le surplus de temps de parcours, que ce soit en proposant un coût global ou en facturant l'entreposage comme prestation annexe. On retombe alors dans la problématique des problèmes qu'a le transporteur, partie faible au contrat, face à un donneur d'ordre qui peut faire jouer sa position dominante dans les relations commerciales.

C'est probablement pour cette raison que les représentants des bateliers auraient préféré revenir à une réglementation stricte des temps de parcours, afin de lisser les pratiques commerciales entre tous les acteurs, se mettant ainsi à l'abri du recours par le donneur d'ordre à un concurrent prêt à accepter un prix moindre pour la même prestation.

## **Titre 2 : Les délais de planche et surestaries :**

Le point essentiel, qui a retenu une grande partie de l'attention des participants aux réunions visant à une réforme du contrat type au voyage de transport fluvial fut la question des délais de planche, temps accordé au donneur d'ordre pour le chargement et le déchargement de la marchandise, et les éventuelles surestaries qu'il doit supporter en cas de dépassement de ces délais de planche.

Les raisons de cette focalisation sont multiples :

- la première, évidemment, est la diminution générale des prix de transports depuis l'arrivée de la crise économique en 2008. Les bateliers ont hasardé une réglementation garantissant un prix minimum, mais cette idée n'a pu aboutir car contraire au droit européen ;
- les bateliers n'ont pas pu plaider non plus l'argument des prix abusivement bas en raison de leurs difficultés à déterminer le prix de revient analytique de leurs unités fluviales ;
- en temps de crise, le souci principal des acteurs économiques est la question de leur rémunération. La tension et l'attention des participants aux réunions à la DGITM s'est donc focalisée sur la dérive principale des coûts annexes qu'est la question des délais de planche et des surestaries y afférentes.

Lors des négociations autour de ces deux questions, les représentants des chargeurs et organisateurs du transport ont d'abord considéré que, dans un souci d'équilibre général du contrat, il fallait opérer un choix et ne modifier qu'une seule de ces dispositions, et considéraient malséant de vouloir jouer sur tous les tableaux à la fois. Conscients de l'évolution des moyens de manutention, ils considéraient plus vertueux de modifier les dispositions relatives aux délais de planche, dans une sorte d'incitation à la modernisation et à l'efficacité du transport fluvial dans son ensemble, plutôt que d'augmenter les surestaries.

Les représentants des transporteurs à l'inverse soutenaient que la rédaction initiale du contrat type ne permettait plus d'apporter un cadre satisfaisant à ces opérations de chargement et de déchargement, et qu'une adaptation était nécessaire à la fois des temps de chargement, en raison de l'évolution des moyens logistiques, ainsi que des taux de surestaries, absolument dérisoires au vu des changements économiques majeurs intervenus depuis la publication des contrats types en 1996 et 1999, et du coût des matériels fluviaux.

Peu à peu, les représentants des donneurs d'ordre sont revenus sur leur position et ont admis la nécessité tant d'un raccourcissement des délais de planche que d'une modification des surestaries, mais la divergence des positions initiales a contribué à la lenteur et la difficulté des discussions sur ces deux points.

Nous étudierons ainsi dans un chapitre premier les délais de planche, ce qu'ils sont et ce qu'ils représentent pour les acteurs du transport fluvial, puis nous étudieront la difficile question des surestaries dans un chapitre second.

# Chapitre 1 : Délais de planche :

## Section 1 : De la définition des délais de planche :

Le terme « délai de planche » est un terme issu de la pratique maritime, où ces temps de chargement et de déchargement de la marchandise sont appelés jours de planche, ou staries, et qu'on retrouve dans les chartes-parties (contrats d'affrètement). De même qu'en droit fluvial, le dépassement de ces staries donne lieu au paiement de surestaries par l'affréteur (donneur d'ordre) au fréteur.

En droit routier, c'est l'article 11 du contrat type général qui règle la question des durées de mise à disposition en vue du chargement ou du déchargement, différenciant selon le poids de l'envoi<sup>24</sup>.

L'actuel article 2.12 du contrat type au voyage de transport fluvial définit le délai de planche comme le « *délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement.* »

La mise en œuvre des délais de planche, quant à elle, fait l'objet de l'article 9.1 de l'actuelle version, rédigé comme suit :

*« Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :*

- deux jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;*
- trois jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1100 tonnes ;*
- 3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1100 tonnes.*

*Ils prennent effet à :*

- 12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;*
- le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.*

---

<sup>24</sup> Le contrat type général de droit routier différencie ainsi entre les envois de moins de 3 tonnes ; les envois de 3 à 10 tonnes et n'excédant pas 30 mètres cubes et les envois de plus de 10 tonnes ou excédant 30 mètres cubes.

*Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de 24 heures.*

*Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau. »*

Les articles 7.1 et 7.4 de l'actuel contrat type prévoient également que ces opérations de chargement et de déchargement sont à la charge respectivement de l'expéditeur et du destinataire.

La lecture de ces articles soulève plusieurs considérations :

- d'une part, la durée des opérations de chargement et de déchargement, fonction du tonnage chargé ;
- d'autre part, le point de départ de ces délais de planche et la question de rendez-vous ;

## **Section 2 : De la durée des opérations de chargement et de déchargement :**

Avant d'analyser plus en détail les propositions issues des réunions au ministère et de la situation dans les pays voisins (la Belgique et les Pays-Bas ont également jugé nécessaire de réviser les dispositions concernant les délais de planche et les surestaries en juin 2011), il convient d'étudier de manière plus théorique la question de la durée des opérations de chargement et de déchargement.

### **I/ L'étude théorique du mode de calcul des délais de planche :**

La durée des opérations de chargement et de déchargement est évidemment différente selon que la marchandise à charger ou décharger est plus ou moins importante. On ne peut ainsi prévoir un délai de planche unique pour tout envoi, ce d'autant moins en transport fluvial où certaines unités fluviales peuvent atteindre un port en lourd de 5.000 tonnes, tandis que d'autres sont limitées à un chargement de 350 tonnes.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Il s'agit des péniches dites « Freycinet », qui représentent encore une part importante du trafic fluvial français.

### *A/ Le calcul par seuils :*

Le contrat type actuel prévoit des temps de chargement ou déchargement différenciés selon le tonnage chargé. Il ne prévoit cependant que trois hypothèses :

- les chargements de moins de 500 tonnes (concernant ainsi plus particulièrement les péniches de type Freycinet) ;
- les chargements de 500 à 1.100 tonnes (correspondant en quelque sorte au chargement maximum des bateaux type Canal du Nord, pouvant atteindre près de 1.000 tonnes de port en lourd) ;
- et les chargements de plus de 1.100 tonnes (lesquels concernent surtout les unités fluviales navigant sur le Rhin et ses affluents, une grande partie de la Seine, et le Rhône).

Le premier point nécessitant une modernisation était la question de ces seuils. D'une part, pourquoi ne retenir que trois seuils devant la disparité des chargements rencontrés en transport fluvial ? Deuxièmement, comment justifier que l'on retienne la même durée allouée au chargement et déchargement pour un envoi de 1.100 tonnes que pour un envoi de plus de 3.000 tonnes par exemple ?

### *B/ Le calcul linéaire :*

Enfin, la question se pose même de l'utilité de ce calcul par seuil. Ne serait-il pas plus juste de retenir un calcul linéaire prévoyant ainsi un nombre de tonnes à charger ou décharger par jour (voire par heure) ?

Plusieurs propositions ont été faites en ce sens lors des réunions<sup>26</sup>. Il en est ressorti que les délais de chargement et de déchargement pouvaient être décomposés en deux parties :

- une partie incompressible, indépendante du tonnage chargé, et correspondant à la mise en place des moyens de manutention ;
- une partie évolutive, fonction du tonnage chargé et de l'écoulement du temps.

---

26 V. notamment les présentations issues des réunions du 25 novembre 2010 et du 10 février 2011 aux annexes 3 et 4

## 1- La méthode de calcul linéaire :

Ces deux éléments mis bout à bout donnent un résultat sous forme de fonction affine de type  $f(x) = ax + b$ , où :

- $f(x)$  est le délai de planche total ;
- $b$  est l'ordonnée à l'origine, correspondant au temps incompressible ;
- $a$  est le coefficient déterminant la « pente » de la fonction, correspondant au rendement (rythme du chargement ou déchargement), également exprimé en unité de temps (parmi les solutions envisagées, à l'heure, à la demi-journée, ou à la journée) ;
- $x$  est la variable de la fonction, correspondant au nombre de tonnes chargées, seul élément différent d'un transport à l'autre.

Ainsi, si l'on prend à titre d'exemple les seuils du contrat type actuel, et qu'on essaye de les exprimer sous forme de fonction affine, on obtient le résultat suivant :

- Délai de planche (en jours) = 1,25 jours + 0,0015 jours par tonne.

On obtient ainsi :

- pour un tonnage de 500 tonnes :  $1,25 + 0,0015 \cdot 500 = 1,25 + 0,75 = 2$  jours de délais de planche ;
- pour un tonnage de 1.100 tonnes :  $1,25 + 0,0015 \cdot 1.100 = 1,25 + 1,65 = 2,9$  jours de délais de planche ;
- pour un tonnage de 1.500 tonnes :  $1,25 + 0,0015 \cdot 1.500 = 1,25 + 2,25 = 3,5$  jours de délais de planche.

On remarque une légère divergence pour le tonnage de 1.100 tonnes, en raison de la progressivité inégale des seuils retenus par le contrat type actuel. Il faut également noter que nous avons pris la limite haute de chaque seuil (considérant que les trois jours correspondent aux 1.100 tonnes et non aux 501 tonnes où démarre le seuil), puisque la volonté était de diminuer les délais de planche.

Cette méthode de calcul linéaire, quels que soit les coefficients retenus, permet de lisser les différences et les « sauts » opérés entre deux seuils. Il paraît en effet très inégalitaire qu'un chargement de 499 tonnes soit soumis à un délai de planche de deux jours uniquement, tandis qu'un chargement de 501 tonnes est soumis à un délai de planche bénéficiant de trois jours de délais de planche.

## 2- Les difficultés de mise en œuvre :

Le désavantage de cette méthode de calcul par contre est sa complexité de mise en œuvre.

### a. La trop grande précision du calcul :

Premièrement, s'il est relativement aisé de calculer les délais de planche afférents à un envoi de 500, 1.000 ou 1.500 tonnes, la situation se complique largement lorsque le tonnage n'est pas un chiffre rond. Ainsi, un chargement (ou déchargement) de 650 tonnes implique 2,225 jours de délais de planche selon la formule exposée précédemment. Sans même développer le manque d'esthétique d'un tel nombre, qu'en est-il de ces 0,225 jours ? Si on traduit cette durée en heures et minutes, on obtient 5 heures et 24 minutes. L'expéditeur ou le destinataire seraient donc tenus à charger ou décharger la marchandise en 2 jours, 5 heures et 24 minutes. Considérant la durée relativement longue (plus de deux jours), est-il vraiment nécessaire voire judicieux de conserver ces 24 minutes ? Cette méthode paraît plus complexifier la question des délais de planche qu'y apporter une solution saine.

Une possibilité est alors d'arrondir ces délais à l'heure complète supérieure. Ainsi, ces 650 tonnes seraient à décharger en 2 jours et 6 heures.

On peut également exprimer la formule en tonnes par heures (et non heures par tonne). Le calcul à l'heure peut se justifier dans la mesure où les moyens de manutention, et surtout les grues, ont également des capacités calculées à l'heure.

En arrondissant, on obtient ainsi des délais de planche exprimés de la sorte :

- 30 heures + 30 tonnes / heures.

A titre d'exemple, un chargement de 500 tonnes correspond avec cette méthode à un délai de planche de 47 heures : 30 heures du délai incompressible et 17 heures de rendement, les 500 tonnes correspondant à 16 lots complets de 30 tonnes, et un lot partiel de seulement 20 tonnes.

### b. Les heures de travail :

Cependant, ces calculs sont faussés en pratique par une autre considération : on a supposé qu'une journée correspondait à 24 heures. Or, selon le lieu de chargement ou de déchargement, on constate des disparités de horaires de manutention. Ainsi, les heures d'ouverture des ports fluviaux vont

généralement de 6 heures à 20 heures, mais certains ports privés industriels travaillent 24 heures sur 24 sans interruption, de même que les grands ports maritimes (tels Anvers, Rotterdam...).

Si l'on retient des délais de planche à l'heure et non à la journée, il convient de parler d'heures travaillées, de la même manière que les délais de planche du contrat type actuel sont calculés en jours ouvrables et non en journées. Ainsi, un délai de planche de 84 heures travaillées dans un port fluvial ouvert de 6 heures à 20 heures correspondraient en fait à 6 jours de délais de planche au lieu des 3,5 jours de la rédaction actuelle du contrat type.

## **II/ L'étude des propositions de délais de planche envisagées lors des réunions :**

On s'aperçoit rapidement que les possibilités sont diverses quant au mode de calcul des délais de planche, et ont de sérieuses implications.

A titre d'exemple, nos voisins belges ont modifié par un arrêté royal du 19 juin 2011 leurs délais de planche (appelées staries), calculés à la demi-journée. Ces délais de starie sont particulièrement courts. Ils prévoient des délais allant de seulement 2 demi-journées pour les chargements ou déchargements de moins de 1.750 tonnes à 4 demi-journées maximum pour les chargements ou déchargements de plus de 3.500 tonnes.

De son côté, le législateur hollandais a également révisé ses règles de délais de planche et surestaries, par un arrêté provisoire du 22 juin 2011, calculés par nombre d'heures en période travaillée. Cette période travaillée court du lundi 6:00 au samedi 18:00. L'arrêté prévoit des délais de planche différenciés selon qu'il s'agisse de délais de chargement ou de déchargement, selon qu'un rendez-vous ait été prévu (et respecté) ou non, et décomposés en 7 paliers de tonnage.

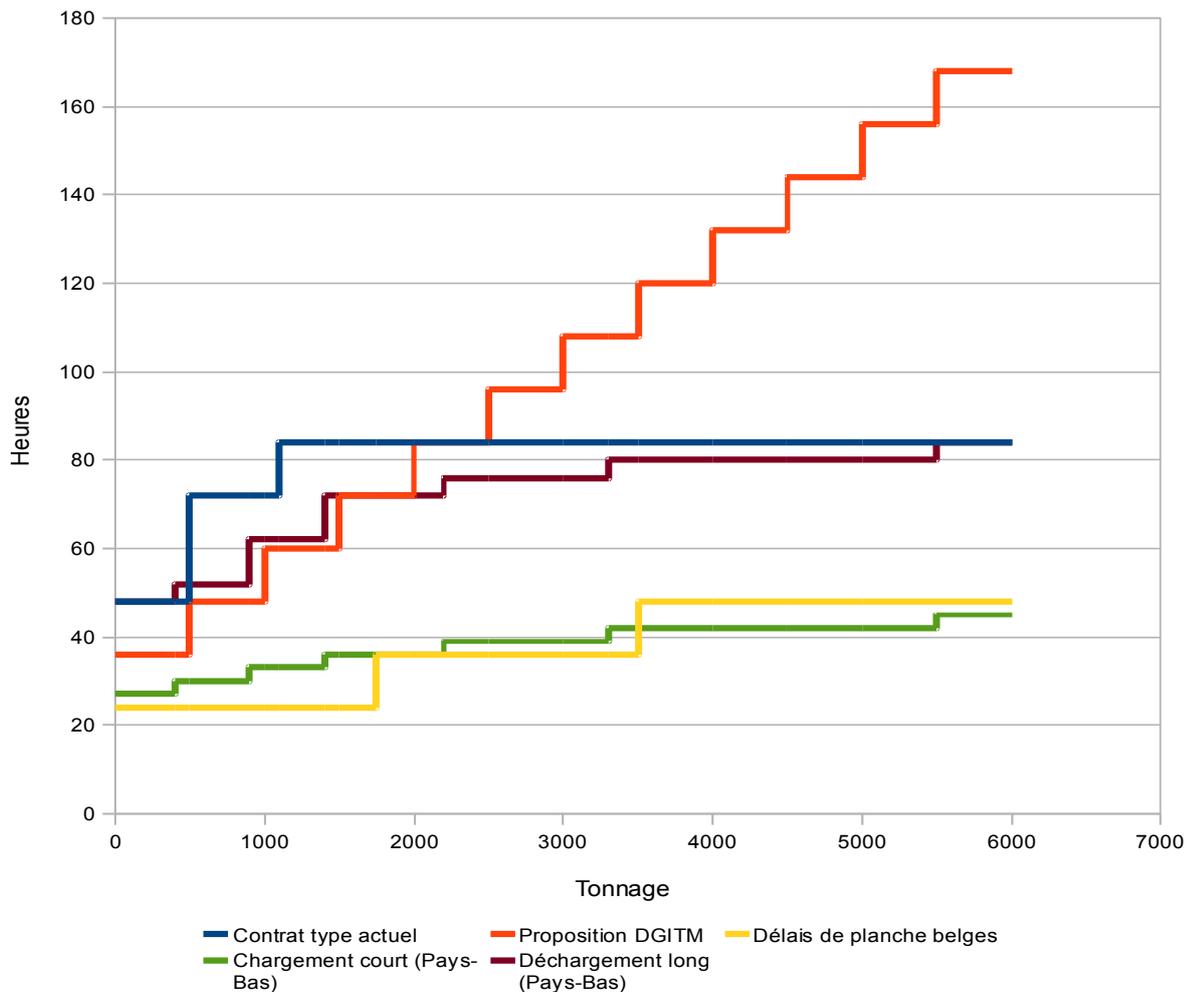
Lors des réunions, et après avoir analysé les différentes bases de calcul existantes, les participants ont considéré qu'il était préférable de garder un calcul de délais de planche par tranches, retenant une progressivité quasi-linéaire, exprimée selon la formule suivante :

- 1,5 jours ouvrables de délais de planche pour les tonnages inférieurs à 500 tonnes, augmentés d'une demi-journée par tranche de 500 tonnes supplémentaires.

Est entendu dans ce cas qu'une demi-journée représente les heures de 12h00 à 24h00, ou de 00h00 à 12h00, selon que la mise à disposition de l'unité fluviale intervienne respectivement avant ou après 12h00.

A titre de comparaison, on peut dresser le graphique suivant, présentant les délais de planche du contrat type actuel, de la proposition issue des réunions à la Direction Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), les staries belges, ainsi que les deux extrêmes des délais de chargements et déchargement hollandais.

Comparatif de délais de planche  
(en tonnes par heures)

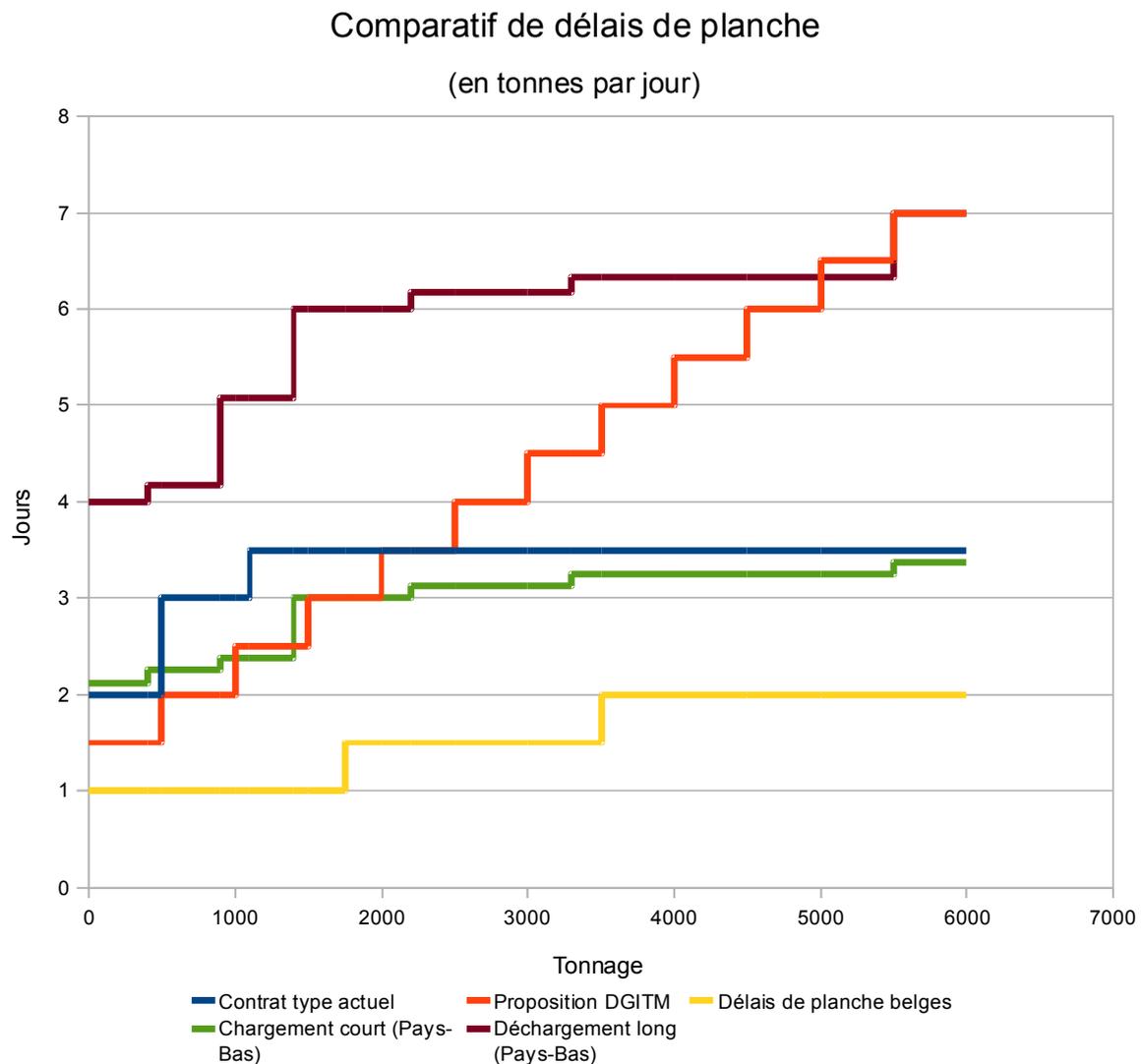


On s'aperçoit que, malgré l'avancée constituée par la nouvelle proposition de délais de planche issue des réunions, les temps alloués au chargement ou au déchargement de la marchandise restent bien supérieurs à ceux pratiqués en Belgique ou aux Pays-Bas.

Il convient cependant de noter d'une part que la réduction opérée par l'arrêté belge est particulièrement drastique, et s'explique en raison des rythmes de manutention du port d'Anvers, qui travaille 24 heures sur 24 et bénéficie de grandes capacités de manutention. D'autre part, il faut

relativiser les chiffres hollandais, en notant bien qu'il s'agit du nombre d'heures travaillées. Or, si les grands ports maritimes belges et hollandais sont ouverts sans interruption, la plupart des ports fluviaux quant à eux sont ouverts en moyenne 12 heures par jour.

Ainsi, le graphique ramené à la journée ressemblerait en fait à ceci sur les ports fluviaux ouverts 12 heures par jour :



On s'aperçoit que ramenés à des journées de travail de 12 heures, les délais de planche envisagés par l'arrêté hollandais encadrent en quelque sorte l'hypothèse de délais de planche issue des débats au ministère, qui présente plusieurs avantages :

- elle représente une réduction significative des délais de planche pour les faibles tonnages par rapport aux délais envisagés par le contrat type actuel ;
- la méthode de calcul est également très aisée de calcul, avec des tranches larges de 500 tonnes et des sauts par demi-journées et non par heures ;

- plus que les délais eux-mêmes, qui peuvent encore être considérés comme relativement longs comparés aux nouveaux délais de starie belges, c'est surtout la méthode de calcul employée qui est intéressante, avec l'idée d'un délai incompressible de mise en place des moyens de manutention et une évolution progressive correspondant au rythme de chargement et de déchargement, au lieu des délais arbitraires prévus tant dans la rédaction actuelle du contrat type, que dans ses homologues belges et hollandais (même si une certaine progressivité se ressent dans ce dernier).

### **Section 3 : Du point de départ des délais de planche :**

On ne peut parler de délais de planche sans déterminer avec précision les modalités de mise en œuvre de ces délais.

Le contrat type actuel prévoit que ces délais de planche prennent effet à 12 heures lorsque la mise à quai a lieu avant 12 heures ou à 0 heures lorsque la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures. Cette mise à quai, ou mise à disposition selon la formule préconisée par les représentants des donneurs d'ordre, est prévue par le contrat et fait partie des informations à la charge du donneur d'ordre de l'article 3.1.

Si la mise en œuvre paraît aisée, elle peut soulever quelques difficultés en cas de rendez-vous non respecté.

#### **I/ Les imprécisions en cas de rendez-vous contractuel :**

##### **A/ La notion de rendez-vous :**

###### **1- Le rendez-vous dans les habitudes contractuelles :**

La rédaction actuelle du contrat type pose des problèmes lorsque des dates et heures de présentation au chargement ou au déchargement ont été prévues contractuellement mais non respectées. Il faut à ce titre préciser que dans la plupart des contrats en transport fluvial, seule une de ces deux dates est prévues.

Ainsi, le donneur d'ordre va très souvent indiquer au transporteur à quelle date les marchandises doivent être enlevées au port de chargement, à charge de ce dernier de les transporter jusqu'au lieu de déchargement dans des délais raisonnables, ou à l'inverse, il précisera une date butoir à laquelle la marchandise doit être livrée, et il revient au transporteur de se présenter au port de chargement dans des délais suffisant pour l'acheminement de la marchandise à la date prévue.

Il est cependant assez rare, ainsi que nous l'avons mentionné dans le titre précédent, que le donneur d'ordre prévoise à la fois un rendez-vous au chargement et au déchargement.

## 2- La mise à quai contractuelle prévue par l'article 2.5 du contrat type actuel :

La définition actuelle de la mise à quai pose un problème particulier. L'article 2.5 la définit comme *« la date et plage horaire (0 heure – 12 heures ; 12 heures – 24 heures) auxquelles le transporteur s'est engagé à mettre son bateau au quai, au navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement. »*

Cette définition prévoit que la mise à quai à prendre en compte est la date et plage horaire à laquelle le transporteur s'est engagé à mettre son bateau à quai. Elle retient donc la mise à quai conventionnelle, prévue par les cocontractants, et non la mise à quai physique de l'arrivée du transporteur au point de chargement ou de déchargement.

La première précision à apporter, est le cas où les cocontractants n'ont pas prévu de mise à quai suffisamment précise. Autrement dit, lorsque le rendez-vous prévu est une journée entière, ou une plage horaire qui englobe au moins en partie les deux plages horaires (0 heures – 12 heures et 12 heures – 24 heures) prévues par le contrat type (celui-ci étant supplétif, les dispositions du contrat conclu entre le donneur d'ordre et le transporteur supplanteront aux plages horaires prévues par l'article 2.5). Par exemple, si les cocontractants ont prévu une mise à quai entre 10 heures et 14 heures, le délai de planche commencera à courir à 12 heures si le transporteur arrive entre 10 heures et 12 heures, alors qu'il courra à 0 heures le lendemain si le transporteur arrive entre 12 heures et 14 heures.

Mais une difficulté particulière survient lorsque le transporteur n'a pas respecté la date et plage horaire de mise à quai prévue. Cela englobe tant l'hypothèse du retard que l'hypothèse d'une arrivée en avance du transporteur.

## **B/ Le non-respect du rendez-vous par le transporteur :**

### 1- L'arrivée tardive du transporteur :

Le principal problème posé par le critère de la mise à quai conventionnelle intervient dans le cas où le transporteur arrive en retard. Cela implique, si l'on ne se réfère qu'aux dates et horaires de mise à quai conventionnelles, que les délais de planche commenceraient à courir alors même que le transporteur ne s'est pas présenté au lieu de chargement ou de déchargement, pouvant même mener à d'éventuels versements de surestaries par le donneur d'ordre au transporteur en faute !

La rédaction actuelle du contrat type ne prévoit qu'un délai de planche reporté de 24 heures en cas de dépassement des délais de route.

Cette rédaction est insatisfaisante :

- d'une part, ce rallongement de 24 heures doit s'analyser comme la faculté accordée au destinataire de réorganiser ses modalités d'exécution des opérations de déchargement, troublées par l'arrivée tardive du transporteur. Dans cette optique, ce n'est pas le point de départ qui doit être repoussé de 24 heures, mais le délai de planche lui-même qui doit être augmenté.
- en outre, ce délai fixe ne règle rien dans le cas où le transporteur a plus de 24 heures de retard. Serait-ce à considérer, comme l'incite la définition actuelle de la mise à quai comme élément contractuel, que le délai de planche commencerait à courir un jour après la date de mise à quai prévue pour le déchargement, alors même que le transporteur ne serait toujours pas arrivé à destination ? On en revient à l'absurdité constatée plus haut en analysant strictement la rédaction actuelle du contrat type.
- enfin, ce report ne concerne que la présentation tardive du transporteur au lieu de déchargement. Rien n'est dit dans cet article du retard du transporteur au chargement. C'est l'article 11 du contrat type au voyage qui l'envisage, mais il se borne à prévoir le paiement d'une indemnité de retard et des modalités de résiliation unilatérale du contrat de transport par le donneur d'ordre. Non seulement, aucune disposition ne prévoit la question du point de départ des délais de planche en cas de retard au chargement, mais en outre, l'expéditeur ne bénéficie pas du supplément de 24 heures de réorganisation de ses moyens de manutention en cas de retard du transporteur au chargement, alors qu'il souffre des mêmes difficultés de gestion que le destinataire en cas de retard.

## 2- L'arrivée prématurée du transporteur :

Le critère de la mise à quai conventionnelle pose également problème en cas d'arrivée prématurée de ce même transporteur.

Ainsi, dans le cas où le transporteur, dont la mise à quai prévue était à 14 heures, se présente à 10 heures, les délais de planche ne commenceront à courir qu'à 0 heures le jour suivant. Cela pourrait s'expliquer dans le sens où le donneur d'ordre avait prévu ses moyens de manutention pour une heure ou plage horaire définie, et que rien ne garantit que le chargement ou le déchargement soit possible avant l'heure prévue dans le contrat<sup>27</sup>.

Cette explication se défend d'autant plus que la présentation prématurée du transporteur intervient tôt (au lieu de quelques heures avant la mise à quai convenue, nous pouvons imaginer l'hypothèse d'un transporteur arrivant avec un ou deux jours d'avance).

En revanche, dans le cas où le transporteur se présente en avance, mais que l'expéditeur ou le destinataire s'en satisfait et commence les opérations de chargement et de déchargement en avance, il est à l'inverse défavorable au transporteur de ne faire commencer les délais de planche qu'à partir de la mise à quai convenue dans le contrat.

Il convient alors de considérer que le commencement des opérations représente une modification du contrat et une acceptation tacite d'une nouvelle date et plage horaire de mise à quai, faisant courir les délais de planche à partir de 12 heures ou de 0 heure après le début des opérations de chargement ou de déchargement. Mais même ainsi, cette analyse reste sujette à caution, car le point de départ de ces délais de planche reste toujours la mise à quai de l'unité fluviale, physique en l'espèce, et non le début des opérations de chargement.

Retenir ainsi la mise à quai conventionnelle n'est pas satisfaisant. Mais considérer la mise à quai physique poserait le même type de problèmes, puisqu'elle ferait courir les délais de planche automatiquement en cas d'arrivée prématurée du transporteur.

Il conviendrait alors de retenir un critère intermédiaire, prenant à la fois en compte le rendez-vous prévu contractuellement, et l'arrivée physique de transporteur aux lieux de chargement ou de déchargement.

---

<sup>27</sup> Cela est d'autant plus vrai pour le chargement, dans l'éventualité où les marchandises à charger ne sont pas encore entrées en possession de l'expéditeur.

## **II/ La nécessité d'une réécriture des articles 2.5 et 9.1 du contrat type actuel :**

Nous avons ainsi identifié trois lacunes dans la rédaction en vigueur, auxquelles nous proposons les solutions suivantes :

### **A/ L'introduction de la notion de mise à disposition :**

L'article 2.5 actuel retient le critère de la mise à quai conventionnelle. Nous proposons d'abandonner ce critère (que l'on retrouve à l'article 3.1 dans les obligations d'informations à la charge du donneur d'ordre), et de clarifier le terme en renommant la mise à quai en « *mise à disposition* », tel que le prévoit par exemple le contrat type général de transport routier. Les réunions au ministère ont également préféré ce terme.

Nous préconisons ainsi une nouvelle version de l'article 2.5, rédigée comme suit :

*« Par mise à disposition, on entend la date et la plage horaire auxquelles le transporteur arrive au lieu convenu de chargement ou de déchargement et met son unité fluviale au quai, au navire ou autre installation, désigné par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou de déchargement. »*

En abandonnant le critère du rendez-vous contractuel dans la définition de la mise à disposition, cela facilite la mise en œuvre du point de départ des délais de planche prévus à l'article 9.1

### **B/ La modification de l'encadrement de l'arrivée tardive du transporteur :**

L'avant dernier alinéa de l'actuel article 9.1 ne permet pas de prévoir de manière satisfaisante l'arrivée tardive du transporteur au lieu de déchargement, et occulte totalement l'hypothèse de son arrivée tardive au chargement.

Il conviendrait alors de modifier cet alinéa de la manière suivante :

*« En cas de mise à disposition tardive du transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement, les délais de planche prévus à l'alinéa premier sont augmentés de 24 heures. Ils ne commencent à courir qu'à 12 heures si la mise à disposition physique est antérieure à 12 heures, ou*

*le lendemain à 0 heures si la mise à disposition physique a lieu entre 12 heures et 24 heures. »*

L'utilisation du terme mise à disposition «physique» peut paraître redondante, mais a le mérite d'enfin clarifier la situation, mal formulée dans la rédaction du contrat type.

**C/ La prévision de l'hypothèse d'une arrivée prématurée du transporteur :**

L'absence de dispositions prévoyant les modalités de décompte des délais de planche en cas d'arrivée prématurée du transporteur aux lieux convenus de chargement ou de déchargement est une lacune qui convient d'être comblée par l'adjonction d'un nouvel alinéa à l'article 9.1, rédigé comme suit :

*« En cas de mise à disposition prématurée du transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement, les délais de planche ne commencent à courir qu'à compter de la date de mise à disposition convenue entre les parties. Si l'expéditeur ou le destinataire débute les opérations de chargement ou de déchargement avant cette date de mise à disposition conventionnelle, les délais de planche commencent à courir dans l'heure qui suit le début de ces opérations. »*

A la lumière de cette étude des délais de planche, nous constatons que, même si ce sujet a retenu l'attention des participants aux réunions de la DGITM pour des considérations principalement pécuniaires, l'actuel article 9.1 du contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises mérite une refonte, tant sur les délais appliqués, que sur leur mise en œuvre.

Nous proposons à ce titre un exemple de rédaction reprenant les propositions issues des réunions et visant à combler les lacunes de l'ancienne rédaction.

L'article 9.1 remodelé pourrait alors ressembler à ceci :

*« 9.1. Délai de planche :*

*Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à 1,5 jours ouvrables pour les envois de moins de 500 tonnes de marchandises, augmentés d'une demi-journée par tranche de 500 tonnes de marchandises chargées*

*ou déchargées supplémentaire.*

*Ils prennent effet à :*

- 12 heures le jour de la mise à disposition si celle-ci est antérieure à 12 heures ;*
- le lendemain à 0 heures si la mise à disposition a lieu entre 12 heures et 24 heures.*

*En cas de mise à disposition prématurée du transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement, les délais de planche ne commencent à courir qu'à compter de la date de mise à disposition convenue entre les parties. Si l'expéditeur ou le destinataire débute les opérations de chargement ou de déchargement avant cette date de mise à disposition conventionnelle, les délais de planche commencent à courir dans l'heure qui suit le début de ces opérations.*

*En cas de mise à disposition tardive du transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement, les délais de planche prévus à l'alinéa premier sont augmentés de 24 heures. Ils ne commencent à courir qu'à 12 heures si la mise à disposition physique est antérieure à 12 heures, ou le lendemain à 0 heures si la mise à disposition physique a lieu entre 12 heures et 24 heures.*

*Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau. »*

## Chapitre 2 : Surestaries :

La question des surestaries a peut-être été le sujet le plus houleux, le plus débattu et le plus complexe sur lequel les participants aux réunions ont eu à négocier, menant jusqu'à des interruptions de séances et menaçant de mettre un terme aux négociations. Ce fut également le sujet qui occupa la majeure partie des réunions au ministère, discutées pendant plusieurs mois sans qu'un accord n'ait pu être trouvé à l'heure où ce mémoire est rédigé.

Si ce sujet a paru tellement important pour les bateliers, c'est parce qu'il constituait pour eux le seul domaine où ils pouvaient influencer sur les prix facturés à leurs donneurs d'ordre.

Premièrement, le droit communautaire prohibe la réglementation des prix, qu'elle juge contraire à la liberté de circulation des marchandises et des services, et portant atteinte au principe de libre concurrence. Ce principe de liberté des prix a été transposé en droit français par l'ordonnance du 1er janvier 1986<sup>28</sup> intégrée par la suite au code de commerce aux articles L410-1 et suivants, même si son application en matière de transport est intervenue plus tard. Ainsi, la tarification routière obligatoire en transport routier n'a été abrogée qu'au 1er janvier 1989<sup>29</sup>. En transport fluvial, la loi du 16 janvier 2001<sup>30</sup> a abrogé le système du tour de rôle.

En outre, les réunions à la DGITM visaient à la révision du contrat type, et une modification sur les pratiques tarifaires ne relèvent pas des compétences d'un règlement, supplétif de surcroît.

De même, les transporteurs n'ont pu se baser sur les dispositions prohibant les prix abusivement bas et le transport à perte, en raison de leurs grandes difficultés à calculer le prix de revient d'une unité fluviale. Cette difficulté tient tant à leur méconnaissance des coûts analytiques d'un bateau, que de l'absence de standards des unités fluviales et des grandes diversités des modes d'exploitation de celles-ci.

Il a donc paru crucial aux participants aux réunions de modifier les taux de surestaries. Il convient dans un premier temps d'étudier de manière approfondie la notion même de surestaries (section 1) pour mieux appréhender les différentes modifications à apporter à leur mise en œuvre (section 2).

---

28 Ord. n°86-1243

29 D. n°88-638, 6 mai 1988, JO 6 mai 1988

30 L., n°2001-43, JO 17 janvier 2001

## **Section 1 : L'analyse de la notion de surestaries :**

Les surestaries sont définies à l'article 2.13 comme une « *indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement du délai de planche.* »

En effet, si l'article 9.2 prévoit que les surestaries sont payées au transporteur en cas de dépassement des délais de planche, et prévoit que le montant en est déterminé par Voies Navigables de France, on retrouve des indemnités indexées sur les surestaries dans d'autres dispositions du contrat type, notamment en cas d'arrêt du bateau en cours de transport en raison d'instructions du donneur d'ordre (article 4), en cas de défaillance du donneur d'ordre avant ou au moment du chargement (article 10), mais plus étonnamment encore, également en cas de défaillance du transporteur au chargement (article 11), auquel cas c'est ce dernier qui doit verser au donneur d'ordre une indemnité indexée sur le montant des surestaries.

La première étape de la réflexion sur les surestaries, à laquelle le contrat type actuel ne donne qu'une réponse peu satisfaisante, suppose de bien définir les surestaries et de comprendre ce qu'elles représentent.

### **I/ La nature des surestaries :**

Les surestaries, comme les délais de planche, sont un terme issu de l'affrètement maritime. En droit maritime, les surestaries sont payées au fréteur en cas de dépassement des délais de planche.

Deux conceptions s'affrontent quant à la qualification juridique de ces surestaries. Elles peuvent en effet être considérées comme une indemnité versée au transporteur (ou au fréteur dans les chartes-parties), mais également comme un supplément de fret versé au transporteur en raison de l'immobilisation de l'unité fluviale ou du navire.

#### **A/ La conception indemnitaire :**

L'article 2.13 de l'actuel contrat type fluvial au voyage qualifie clairement les surestaries d'indemnité.

Dans le contrat d'affrètement maritime, les surestaries sont versées au fréteur s'il dépasse les délais de staries alloués au chargement ou au déchargement. Dans la pratique maritime, on prévoit souvent après l'écoulement d'un certain temps un nouveau tarif plus élevé appelé contre-staries ou contre-surestaries.

Le système des surestaries peut s'analyser dans un premier temps comme une indemnisation. Sous cet angle, celles-ci constitueraient une clause pénale, puisque le montant de l'indemnité est évalué forfaitairement et par avance.

Une clause pénale ne requiert pas la preuve d'un préjudice : c'est une amende visant à punir l'inexécution d'une obligation, que le cocontractant en ait subi un préjudice ou non.

### 1- L'exigence d'une inexécution :

Selon la conception indemnitaire, les surestaries sont payées en réparation d'un manquement contractuel. C'est la conception suivie par les tribunaux anglo-saxons.

Dans l'hypothèse du contrat d'affrètement maritime, ou de l'article 9.2 du contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises, le donneur d'ordre s'est engagé à charger ou décharger dans certains délais. Le fait de dépasser ces délais représentent alors un manquement contractuel.

Les articles 10.2 et 11 prévoient que le manquement contractuel est la défaillance au chargement du donneur d'ordre (article 10.2) ou du transporteur (article 11).

Plus étonnant par contre, l'article 10.1 prévoit le paiement de surestaries lorsque le donneur d'ordre fait jouer son droit à la résiliation du contrat avant le chargement.

Le même étonnement survient lorsqu'on s'intéresse à l'indemnité prévue par l'article 4 du contrat type au voyage. Cet article prévoit que doivent être payées des surestaries au transporteur dès lors que son unité fluviale est immobilisée sur ordre du donneur d'ordre en cours de transport. Or, ce même article accorde le droit au donneur d'ordre de modifier le contrat en cours de transport.

Bien que l'on conçoive aisément la raison de ces indemnisations, l'idée de manquement contractuel fait défaut, et la théorie de la clause pénale ne peut s'appliquer, au moins pour ces deux articles.

## 2- le préjudice de la victime :

Si l'existence d'un préjudice n'est pas requise dans le cadre d'une clause pénale, on a pu voir que cette théorie n'est pas satisfaisante au moins pour une partie des articles du contrat type prévoyant le paiement de surestaries. En outre, même si la rédaction du contrat type prête à discussion sur certains points, l'étude du préjudice à réparer permet de mieux comprendre les raisons de ces dispositions.

Dans le cas de l'affrètement maritime, tout comme les cas prévus par les articles 4, 9, 10.1 et 10.2 de l'actuel contrat type de transport fluvial, la victime indemnisée est le transporteur. Le préjudice réparé implicitement dans ces hypothèses est constitué des coûts engendrés par l'immobilisation de l'unité fluviale.

Le préjudice, dans tous ces cas, est présumé, puisqu'aucune preuve de celui-ci n'est requise, tant en son principe qu'en son montant, les surestaries étant conçues selon le système des clauses pénales.

Le préjudice se conçoit aisément dans les cas de l'affrètement maritime et de l'immobilisation physique envisagée dans les articles 4 et 9.

En effet, dans tous ces cas, même sans l'exigence d'une preuve de celui-ci, son existence est systématique (l'unité fluviale ou le navire étant physiquement immobilisé), au moins sur la question de la perte éprouvée, même si son montant peut varier. La détermination de ce montant pouvant poser des difficultés, le contrat type recourt à la notion de surestaries pour faciliter la réparation du préjudice subi par le transporteur.

Cependant, l'absence d'exigence de preuve du préjudice est plus étonnante dans le cadre de l'art. 10 prévoyant la défaillance du donneur d'ordre avant ou lors du chargement, et particulièrement pour la défaillance avant le chargement telle qu'envisagée dans l'article 10.1.

En effet, dans l'hypothèse d'un donneur d'ordre résiliant le contrat de manière unilatérale avant la présentation du transporteur au lieu de chargement, l'existence même de ce préjudice peut être remise en cause.

Ainsi, et de la même manière que pour les autres cas de figure, non seulement l'existence d'un préjudice commercial (gain manqué ou perte de chance) ne peut jamais être présumée et dépend des particularités de l'espèce, mais même la perte éprouvée est incertaine. Rien n'indique que le transporteur ait effectivement subi des coûts en prévision de la mise à disposition de son unité fluviale, cette mise à disposition n'ayant par principe pas encore débuté.

Le donneur d'ordre est alors susceptible d'indemniser le transporteur qui n'aurait subi aucun préjudice.

Une autre particularité est posée par l'article 11, prévoyant la défaillance du transporteur au chargement.

La première particularité de cet article est que la victime envisagée est le donneur d'ordre, et non plus le transporteur.

La seconde spécificité de cet article est le préjudice subi. Ce n'est évidemment plus l'immobilisation de l'unité fluviale qui est indemnisée, puisque la défaillance provient du transporteur. Le préjudice implicitement réparé ici est la mise en œuvre de moyens par le donneur d'ordre pour pallier à cette défaillance (trouver un autre transporteur fluvial ou recourir à un autre mode de transport, repousser la date de prise en charge de la marchandise et donc réorganiser les opérations de manutention). Ce préjudice est aisément concevable dans son principe, mais le montant étant plus difficile à déterminer, c'est le contrat type qui prévoit un calcul indexé sur les surestaries.

Si l'actuelle rédaction du contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises conçoit les surestaries comme des indemnités, c'est surtout pour faciliter la mise en œuvre du remboursement de coûts supplémentaires subis par le transporteur, voire le donneur d'ordre.

L'absence d'exigence de preuve tant d'un préjudice que d'une faute renforce ce sentiment. Les surestaries sont ici conçues comme des clauses pénales, visant non pas à punir une inexécution ou un manquement contractuel, mais pour réparer un préjudice dont le montant est difficile à appréhender. Elles constituent une sorte de facilité de calcul pour les cocontractants.

### ***B/ La conception du supplément de fret :***

#### **1- Les surestaries dans le contrat d'affrètement maritime :**

Malgré la rédaction de l'article 2.13 du contrat type au voyage de transport fluvial de marchandise, les surestaries peuvent aussi être considérées comme un supplément du fret payé au transporteur.

C'est l'analyse appliquée par la doctrine<sup>31</sup> et la jurisprudence maritime<sup>32</sup> en matière de contrats d'affrètements.

---

31 Traité de droit maritime, Pierre Bonassies, Christian Scapel, p. 545, n°801, LGDJ, 2ème édition, 2010.

32 Cass. Comm., 10 octobre 1980 (D. 1980.1.457)

En effet, plusieurs facteurs ont conduit les tribunaux français à considérer ces surestaries non comme des indemnités, mais comme un supplément de fret.

Dans l'affrètement maritime, l'objet du contrat est la location d'un navire (cette location pouvant se faire « coque nue », « à temps » ou « au voyage »). En contrepartie de cette location, l'affréteur paye au fréteur le fret, qui correspond donc à un loyer.

L'article L 5423-1 du Code des transports considère d'ailleurs que la rémunération du fréteur est la contrepartie d'une mise à disposition.

Les surestaries sont la conséquence du dépassement des délais de planche, et donc le paiement du prolongement de cette mise à disposition. En d'autres termes, les surestaries constituent un loyer supplémentaire couvrant la mise à disposition prolongée du navire. Il s'agit alors bien de rémunérer une prestation contractuelle.

Pour justifier cette théorie, ses défenseurs arguent du fait que le montant des surestaries est prévu dans le contrat initial. Elles font donc partie de l'équilibre général du contrat, et constituent un des éléments de la rémunération du fréteur.

Mais c'est surtout de l'absence d'exigence de preuve de la faute de l'affréteur et du préjudice subi par le fréteur que cette théorie tire sa force.

Il n'est prévu nul part que le transporteur doit apporter la preuve d'un préjudice qu'il a subi. Il n'est même pas supposé qu'il ait effectivement subi un préjudice.

De même, selon l'analyse que l'on fait des délais de planche, même le critère de la faute fait défaut. En effet, rien n'indique que le dépassement des délais de planche constitue un manquement contractuel, donc une faute. Les délais de planche peuvent également s'analyser comme la durée pendant laquelle les opérations de chargement et de déchargement sont comprises dans le fret principal. Au-delà de ce délai, il convient de prévoir un fret supplémentaire.

Cette conception a été retenue par la jurisprudence française en matière maritime, et se retrouve à l'article 11 du décret du 31 décembre 1966, pris en application de la réforme du droit maritime sur les contrats d'affrètement et de transport intervenue le 6 juin 1966, qui prévoit :

*« En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret. »*<sup>33</sup>

---

33 Décret n°66-1078, 31/12/1966

L'article L133-7, alinéa 2, applicable en matière fluviale, prévoit également que le paiement de prestations annexes d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement constituent des compléments de rémunération.

La définition donnée par l'article 2.13 du contrat type au voyage de transport fluvial de marchandise est donc à la fois contraire au bon sens et à la loi.

## 2- La mise en œuvre de cette théorie dans le contrat type de transport fluvial :

Les surestaries prévues aux articles 4, 9 et 10 de l'actuel contrat type au voyage de transport fluvial de marchandises, bien que maladroitement qualifiées d'indemnités, visent à couvrir une immobilisation prolongée de l'unité fluviale, que ce soit à cause du dépassement des délais de planche (article 9), de l'immobilisation du bateau suite à des instructions du donneur d'ordre en cours de transport (article 4), de la mise à disposition inutile de l'unité fluviale en cas de défaillance du donneur d'ordre au chargement (article 10.2) ou avant le chargement (article 10.1).

Plus étonnant cependant est le cas prévu par l'article 11, où le transporteur est tenu de payer au donneur d'ordre une indemnité indexée sur les surestaries pour sa propre défaillance au chargement. Non seulement, ce n'est plus la mise à disposition de l'unité fluviale qui est rémunérée, mais surtout cette disposition contredit le principe même des surestaries qui sont versées par définition au transporteur.

Cette disposition est probablement à analyser comme un contrepoint aux articles 10.1 et 10.2 prévoyant la défaillance du donneur d'ordre au chargement, aboutissant au paiement de surestaries. Il s'agirait en quelque sorte d'un article miroir, où la responsabilité du transporteur est contrebalancée par celle du donneur d'ordre.

De même que pour les contrats d'affrètement maritimes, les surestaries prévues par le contrat type de transport fluvial sont dues même en l'absence de faute du donneur d'ordre et de préjudice subi par le transporteur.

Il est possible de l'analyser comme une sorte de clause pénale, analyse renforcée par le système des contre-staries ou contre-surestaries, absentes cependant dans le contrat type de transport fluvial de marchandises.

Il paraît cependant bien plus satisfaisant de considérer que ces surestaries visent à rémunérer la mise à disposition de l'unité fluviale par le transporteur (l'hypothèse très particulière de l'article 11 devant être mise à part), et constituent alors un fret supplémentaire payé au transporteur en cas de modification des circonstances prévues dans le contrat initial.

## **II/ Les conséquences dans l'élaboration du contrat type :**

Le retour à la conception du supplément de fret est la seule solution juridiquement satisfaisante, particulièrement dans le contrat type où le paiement de surestaries est prévu en divers articles, même en l'absence de manquement contractuel.

Il convient donc, comme le préconise la jurisprudence en matière maritime et la rédaction de l'article L133-7 du Code de commerce, de considérer que le paiement des surestaries est un supplément du prix, versé en contrepartie de la mise à disposition prolongée de l'unité fluviale.

Il est alors nécessaire de redéfinir les surestaries à l'article 2.13, non comme « *une indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement des délais de planche* », mais bien comme « *un complément de fret versé au transporteur pour la mise à disposition prolongée de son unité fluviale* ».

La première conséquence est que les surestaries sont un accessoire du fret initial, venues se greffer à celui-ci. Les surestaries ne peuvent donc être versées qu'au transporteur, ce que prévoit d'ailleurs la définition de l'article 2.13 du contrat type actuel.

Il conviendrait à ce titre de supprimer la référence aux surestaries dans l'hypothèse de la défaillance du transporteur au chargement, telle que prévue à l'article 11, en prévoyant par exemple une rémunération basée sur un calcul indépendant, ou en préférant une indemnisation pour préjudice prouvé.

La prévision d'un système de surestaries majorées après un certain temps (qu'on appelle traditionnellement contre-staries, contre-surestaries ou sur-surestaries) est contraire à la définition des surestaries comme complément de fret visant à rémunérer la mise à disposition de l'unité fluviale.

On retrouve cependant ces contre-staries dans certaines conventions d'affrètement maritime, ou dans certaines législations fluviales européennes, qui considèrent les surestaries comme des pénalités dues par l'affréteur ou le chargeur en cas de manquement à l'obligation de célérité dans les

opérations de chargement et de déchargement.

Notons que ces partisans de la thèse indemnitaire ne renvoient pas aux surestaries dans les autres cas que le dépassement des délais de planche, contrairement à la version en vigueur du contrat type. C'est la nature même des surestaries qui diffère entre cette conception, où les surestaries sont l'indemnité versée en dépassement des délais de planche, et la conception française où les surestaries viennent rémunérer l'immobilisation de l'unité fluviale.

Les représentants des chargeurs se sont également demandés si un contrat type était habilité à prévoir des montants, si ce n'était pas contraire à la réglementation tant européenne que nationale sur la libre concurrence et à la liberté des prix.

Cet argument ne tient cependant pas dans la mesure où le prix du transport principal est librement négocié entre les acteurs. L'indication d'un montant de surestaries n'a pas pour but de réglementer la tarification du transport, mais seulement d'aider les cocontractants à évaluer le coût de l'immobilisation prolongée de l'unité fluviale. Le contrat type étant en outre supplétif, les acteurs peuvent très bien décider d'appliquer d'autres montants de surestaries, voire recourir à une autre notion que les surestaries. En effet, le système des surestaries ne provient pas de la loi : il était prévu à l'article 192 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, mais il a depuis été remplacé par le contrat type que nous étudions présentement. Rien n'empêche donc les cocontractants d'appliquer les taux de surestaries du contrat type, de prévoir des taux différents, ou encore de prévoir un encadrement des temps de chargement ou de déchargement différent du système de délais de planche et surestaries.

Enfin, les surestaries rémunèrent une prestation (la mise à disposition prolongée de l'unité fluviale ou du navire). Rien n'empêche alors le transporteur de demander en plus de cette rémunération des dommages et intérêts, à charge pour lui d'apporter la preuve d'une faute, d'un préjudice et d'un lien de causalité

## **Section 2 : Les différentes propositions étudiées lors des réunions :**

La question des surestaries a occupé les débats pendant des mois, sans que les participants parviennent à trouver un accord.

### **I/ L'évolution des débats :**

L'évolution s'est déroulée en plusieurs étapes. Dans un premier temps, les réunions ont servi à étudier le principe même des surestaries, rejoignant sur certains points l'étude proposée dans la section 1.

La présentation proposée en réunion le 25/11/2010<sup>34</sup>, bien que reprenant la définition de l'article 2.13 posant les surestaries comme des indemnités, on retrouve les notions de coût d'immobilisation du bateau et du préjudice commercial en résultant. Pour cette raison, cette présentation rejette également l'idée de contre-staries.

De même, Maître Ch. Hübner, avocat de droit maritime, des transports et des assurances, avec une spécialisation en droit fluvial, a mis en exergue la mauvaise rédaction de l'article 2.13 désignant les surestaries comme des indemnités et non comme un complément du prix.

Cette première *vision d'ensemble* a conduit les parties à étudier les diverses sources tant nationales qu'internationales de surestaries fluviales.

Ont pu ainsi être étudiées :

- les montants prévus par VNF avant leur mise à jour par délibération du conseil d'administration de VNF le 07/10/2010,
- les nouveaux montants de VNF entrés en vigueur le 1er janvier 2011,
- la première proposition issue de la CNBA,
- les surestaries prévues en droit allemand par les ordonnances de 1994 et 1999.

---

<sup>34</sup> Cf. annexe 3

Cette étude a mené à diverses propositions et hypothèses. Il a été question de revenir sur le calcul par journée, auquel la CNBA préférait à l'origine un calcul horaire.

De même, la question des seuils envisagés a mené à une interrogation sur le bien-fondé du principe même des seuils. Nous avons ainsi pu proposer aux participants un mode de calcul simplifié et linéaire sous forme de fonction affine  $f(x) = ax + b$ , que nous présenterons plus en détail par la suite, et qui a permis de rapprocher les positions des participants.

Hélas, aucune proposition n'a permis d'aboutir à l'heure actuelle. Une des raisons a été le déroulement de ces discussions.

Il faut d'abord rappeler la position de départ des participants.

Celle des représentants des donneurs d'ordre était de préférer une modification des délais de planche à une augmentation des surestaries, en évitant de toucher aux deux à la fois par souci d'équilibre.

De leur côté, les représentants de la batellerie étaient particulièrement vindicatifs. Leur situation ayant été bouleversée par la crise de 2008, ils avaient comme sentiment sous-jacent qu'ils jouaient la survie de la batellerie artisanale dans ces négociations. Ce qui, forcément, rendait parfois les débats un peu tendus.

Une première proposition de calcul de surestaries à l'heure, concomitante à la première vague de débat et d'études du contexte, avait été formulée par les membres de la CNBA.

Jugée abusive par les représentants des donneurs d'ordre, l'idée des participants était alors de dégager une formule médiane entre les différents taux de surestaries étudiés jusqu'alors.

Lors d'une réunion ultérieure, cette idée de formule médiane a pu déboucher à un relatif consensus autour de la formule de calcul linéaire que nous avons présentée aux participants, sous réserve d'une confirmation des mandants du représentant des intérêts marchandises.

La situation s'est alors compliquée. En effet, à la réunion suivante, les transporteurs étaient revenus sur leur proposition, d'une manière jugée relativement abrupte par les autres participants qui ne s'y attendaient pas.

C'est alors que chacune des parties est restée campée sur ses positions (que nous étudierons dans la deuxième partie de cette section), alors même que ces deux positions sont, comme nous le verrons, très proches.

En fait, il faut étudier la perception qu'a chaque partie de la négociation pour dépasser l'apparente absurdité de la situation.

D'un côté, les représentants des donneurs d'ordre avaient déjà dû se plier à plusieurs concessions. Il leur a fallu ainsi expliquer à leurs mandants d'abord que sur la question de principe, il n'allait pas être possible de ne modifier que les délais de planche. Quelques temps plus tard, ils ont eu à convaincre que la proposition dégagée durant les réunions était raisonnable (consistant déjà en une augmentation considérable des surestaries). Mais par la suite, une nouvelle proposition leur a été soumise, les mettant ainsi dans une situation délicate vis-à-vis de leurs mandants.

Plusieurs participants ont ainsi considéré que les transporteurs faisaient de la surenchère, ayant l'impression qu'à chaque réunion, on leur en demandait un peu plus.

De leur côté, les représentants des transporteurs n'ont évidemment pas cette impression.

En effet, quand on regarde de plus près, on s'aperçoit que les représentants de la batellerie artisanale n'ont véritablement modifié leur position qu'une seule fois, lorsqu'ils ont proposé une majoration de la formule médiane. Or, l'accord de principe autour de cette formule avait été dégagé pendant une réunion, sans aucun recul.

Ils ont eux-mêmes eu à revoir leurs prétentions à la baisse plusieurs fois (il ne s'agit pas là de savoir si ces prétentions étaient raisonnables ou non à l'origine, mais bien de l'appréciation qu'ont pu avoir les participants de la situation).

En outre, la proposition dégagée est une solution médiane, donc plus basse que certaines propositions discutées lors des réunions (notamment plus basses que les surestaries prévues par la loi allemande).

Enfin, et c'est peut-être le point le plus déterminant, l'actualité a également fait son œuvre, puisqu'en juin 2011, les autorités belges et hollandaises ont également revu les taux de surestaries applicables en matière fluviale, donnant à nouveau l'impression aux bateliers français qu'ils allaient être moins bien rémunérés que leurs homologues étrangers.

A la lumière de ces explications, l'absence de consensus entre les participants est plus compréhensible.

Il s'agit alors maintenant de comparer les différents taux de surestaries qui ont nourri les débats.

## **II / Les montants de surestaries envisagés :**

La situation initiale était très controversée, et de nombreuses sources de montants de surestaries ont eu un impact sur le déroulement des réunions.

Nous proposons de présenter les différents montants discutés lors des réunions.

## *A/ Les sources d'inspiration :*

### 1- Les surestaries prévues par Voies Navigables de France :

La première source étudiée durant les réunions à la DGITM fut bien sûr les montants prévus dans le contrat type actuel.

L'article 9.2 de l'actuel contrat type renvoie à un tableau tenu par Voies Navigables de France.

Les montants prévus par VNF se composent de deux versions, avant et après leur mise à jour suite à une délibération du conseil d'administration en octobre 2010 (donc après le début des réunions visant à une refonte du contrat type de transport fluvial de marchandises).

Ces montants ne concernent pas uniquement les surestaries que doit le donneur d'ordre au transporteur, mais également les indemnités amiables que VNF peut être amené à payer en cas de mise en cause de sa responsabilité (en clair, dès lors qu'un défaut d'entretien normal du domaine public fluvial cause un préjudice aux usagers).

#### *a. Les montants prévus avant la décision d'octobre 2010 :*

Les montants prévus par VNF distinguent selon que le bateau ait ou non un moteur. En clair, selon qu'il s'agisse d'une barge d'une part, ou d'un automoteur ou d'un pousseur avec barge d'autre part.

Ensuite, ces montants varient selon le port en lourd du bateau (l'équivalent du poids maximum autorisé ou PMA en transport routier). Trois tranches sont prises en compte : moins de 500 tonnes ; de 500 à 1100 tonnes ; plus de 1100 tonnes.

Enfin, il faut noter qu'une décision de VNF avait majoré les surestaries dues après plus de trois jours.

On obtient donc le tableau suivant :

Surestaries VNF avant délibération du 07 octobre 2010				
Port en lourd	Bateaux à moteur		Bateaux sans moteur	
	3 premiers jours	Dès 4 jours	3 premiers jours	Dès 4 jours
0 à 499 T	144,00 €	159,00 €	115,00 €	125,00 €
500 à 1099 T	212,00 €		184,00 €	
1100 T et plus	295,00 €		226,00 €	

Ces montants sont particulièrement bas, et n'avaient fait l'objet d'aucune mise à jour depuis leur adoption en 1994, sauf une légère hausse lors du passage à l'euro.

*b. Les montants révisés applicables après le 1er janvier 2011 :*

Suite aux mouvements de grève de la batellerie artisanale et au protocole de sortie de crise du 5 mai 2010, ces montants ont été révisés lors d'une délibération du conseil d'administration de VNF le 7 octobre 2010 et entrés en vigueur au 1er janvier 2011.

Les nouveaux montants établis par VNF sont en fait une traduction de l'inflation depuis cette dernière modification (de l'ordre de 29%). Ainsi, les nouvelles surestaries prévues par VNF reprennent les mêmes catégories et les mêmes seuils, que l'on trouve dans le tableau suivant :

Surestaries VNF après délibération du 07 octobre 2010				
Port en lourd	Bateaux à moteur		Bateaux sans moteur	
	3 premiers jours	Dès 4 jours	3 premiers jours	Dès 4 jours
0 à 499 T	184	205	147	161
500 à 1099 T	272		236	
1100 T et plus	378		289	

Cette hausse peut déjà paraître bien considérable, puisqu'elle avoisine les 30%. Il faut cependant se pencher sur les taux de surestaries pratiqués à l'étranger pour avoir une vision plus éclairée du sujet.

## 2- Les surestaries allemandes :

Les premières sources d'inspiration internationales évoquées durant les réunions furent les surestaries allemandes (*Liegegeld*), prévues par des ordonnances de 1994<sup>35</sup> et 1999<sup>36</sup>.

### a. L'ordonnance de 1994 :

Cette ordonnance prévoit les montants des surestaries, exprimés à l'origine en Deutsch Mark, dus au transporteur pour le transport en vrac et en citerne, comme dans le tableau suivant :

Surestaries allemandes selon l'ordonnance de 1994		
Port en lourd	Transport en vrac	Transport en citerne
0 à 500 T	383,47 €	562,42 €
501 à 1.000 T	613,55 €	1 278,23 €
1.001 à 1.500 T	715,81 €	1 789,52 €
plus de 1.500 T	715,81 € + 76,69 € par tranche de 500 T supplémentaire	1 789,52 € + 230,08 € par tranche de 500 T supplémentaire

Les surestaries prévues dans cette ordonnance sont non seulement bien plus élevées que celles prévues par VNF à la même époque, mais ont en plus le mérite de prévoir une progressivité par tranche de 500 tonnes pour les grands gabarits.

Par la suite, cette ordonnance a été remplacée par une ordonnance de 1999, mais certains transporteurs fluviaux rhénans ont continué à utiliser les surestaries prévues dans cette ordonnance.

35 Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löscheziten in der Binnenschiffahrt vom 26. Januar 1994, BGBl. I, S. 160

36 BinSchLV, 23. November 1999, BGBl. I, S. 2389

b. L'ordonnance de 1999 :

L'ordonnance de 1999 distingue toujours selon le transport en vrac et le transport en citerne. Si elle a gardé le calcul par tranche pour le transport en citerne, elle prévoit pour le transport en vrac une progressivité plus linéaire.

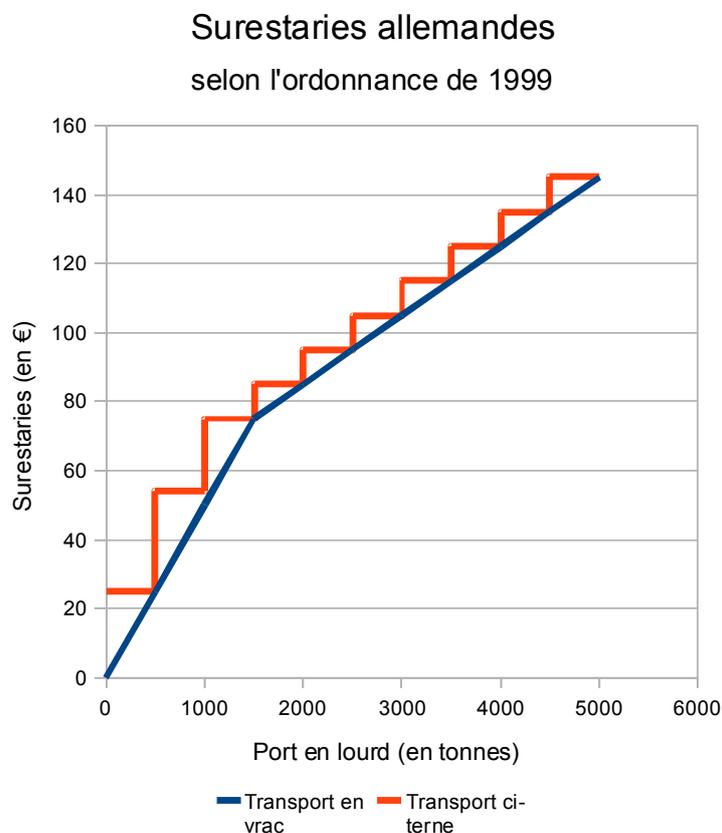
En outre, les surestaries ne sont plus payées à la journée mais à l'heure dans ces dispositions.

La formule retenue pour le transport en vrac fut la suivante :

- pour les ports en lourd inférieurs à 1.500 tonnes : 0,05 € par tonne de PEL par heure ;
- pour les PEL supérieurs à 1.500 tonnes : 75€ + 0,02€ par tonne de PEL par heure.

Les montants prévus pour le transport en citerne sont copiés sur ceux prévus pour le transport en vrac, mais en gardant l'idée des seuils.

La représentation graphique de ces deux hypothèse le montre de manière évidente :



Suite à l'utilisation des taux allemands pour alimenter les débats lors des réunions à la DGITM, les récentes réformes des délais de planche et surestaries par les arrêtés belge et hollandais ont également fait l'objet de discussions entre les participants.

### 3- Les nouvelles surestaries belges :

Un arrêté royal du 19 juin 2011 est venu modifier les taux de surestaries applicables par défaut (c'est-à-dire en l'absence de stipulation contraire) au transport fluvial belge.

L'article 2 de cet arrêté prévoit un calcul linéaire de surestaries à la demi-journée, en reprenant les mêmes catégories que pour les délais de planche, et en distinguant entre les bateaux à moteur et les bateaux sans moteur.

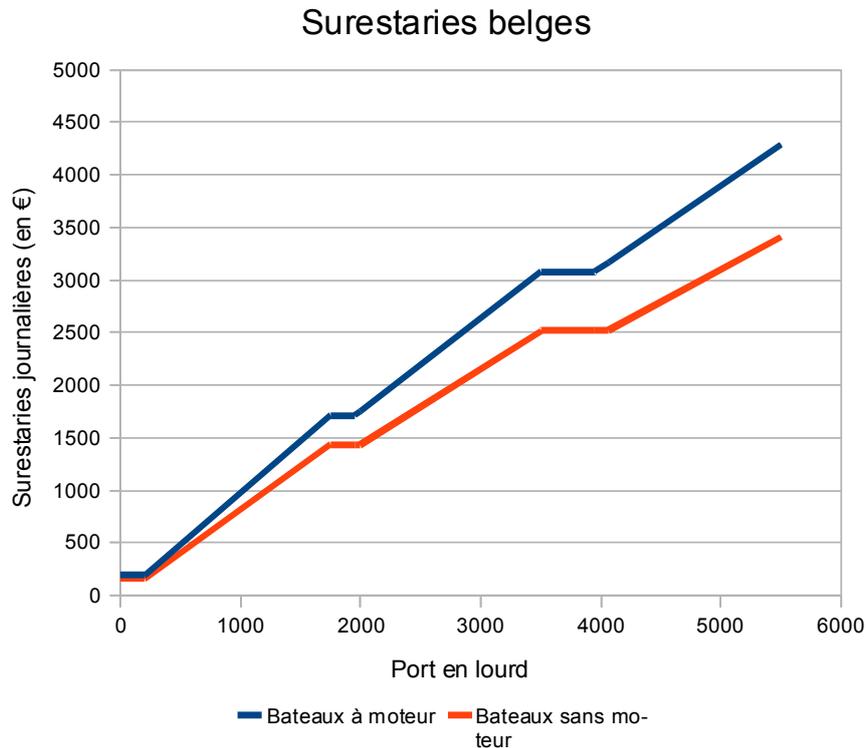
Les montants proposés dans cet arrêté sont des coefficients auxquels doivent être multipliés le port en lourd de l'unité fluviale.

Surestaries belges issues de l'arrêté royal du 19 juin 2011		
Port en lourd	Bateaux à moteur	Bateaux sans moteur
0 à 1750 T	0,49 €	0,41 €
1751 à 3500 T	0,44 €	0,36 €
3501 T et plus	0,39 €	0,31 €

Cependant, ces coefficients étant dégressifs, cela impliquerait une baisse des surestaries entre chaque catégorie. Ainsi,  $0,49\text{€} * 1750 = 857,50\text{€}$  tandis que  $0,44\text{€} * 1751 = 770,44\text{€}$ .

C'est pourquoi l'alinéa 4 de cet article 2 prévoit que « *le montant global dû par demi-jour pour un bateau ne peut être inférieur à celui auquel aurait droit le bateau le plus grand de la catégorie inférieure.* »

Ainsi, ces montants ramenés à la journée évolueraient selon le tableau suivant :



Ces montants sont particulièrement élevés, proches de 1€ de surestaries journalières par tonne de port en lourd pour les unités fluviales dont le port en lourd est inférieur à 1.750 tonnes; et prévoient en outre une progressivité linéaire. Ainsi, les plus grandes unités fluviales toucheront des surestaries plus élevées que les unités fluviales plus modestes, là où le tableau de VNF prenait comme dernière tranche dans son calcul l'hypothèse des unités fluviales de plus de 1.100 tonnes.

#### 4- Les nouvelles surestaries hollandaises :

Tout comme les surestaries belges, les taux de surestaries hollandais ont également été modifiés récemment, par un arrêté du 22 juin 2011.

Cet arrêté adopte le système de la fonction affine de type  $f(x) = ax + b$  comme mode de calcul des surestaries, libellé comme suit :

- 6,25 € + 0,019 € \* X, où X est le volume de l'envoi exprimé en mètres cubes, et le total exprimé en euros par heure de surestaries.

On constate ainsi trois particularités :

- La première, et la plus aisément compréhensible, est que les surestaries prévues dans cet arrêté sont prévues à l'heure. Ainsi, chaque heure commencée ouvre droit à paiement de surestaries.
- Ensuite, ce n'est pas la notion de port en lourd qui détermine ici le montant des surestaries, mais la notion d'envoi. C'est donc les marchandises chargées ou déchargées qui serviront d'assise au calcul de surestaries.
- La troisième particularité est que la variable ici n'est plus exprimée en tonnes, mais en mètre cube du déplacement.

Ainsi, le montant des surestaries sera particulièrement conséquent pour un envoi de marchandises lourdes, c'est-à-dire dont la masse volumique est élevée (cas des métaux par exemple), tandis qu'il sera moindre dans un envoi d'un même tonnage de marchandises plus légères (tels que les granulats par exemple ou encore des matières légères telles que le bois ou le charbon de bois).

Cette référence au volume de marchandise déplacée peut paraître surprenante, tant sa mise en œuvre risque d'être compliquée pour les cocontractants, qui devront multiplier leur tonnage par la masse volumique de leurs marchandises. Or, ce concept de masse volumique n'est déjà pas toujours évident pour un transport en vrac, mais il devient particulièrement astreignant pour un transport de marchandises de diverses natures.

En fait, l'arrêté hollandais vise principalement le transport de conteneurs, dont le volume est aisé à appréhender puisqu'il ne varie jamais (ainsi, un conteneur EVP possède un volume d'environ 38,5 mètres cubes), tandis que le poids de ceux-ci peut varier selon leur chargement (le poids maximum d'un EVP ne dépassant jamais les 30 tonnes).

Ainsi, si l'on prend comme référentiel un conteneur EVP chargé au maximum (soit 30 tonnes, marchandises et conteneur compris), et que l'on transpose la formule prévue par l'arrêté hollandais en tonnes par jour, on obtient la fonction suivante :

- $150 \text{ €} + 0,35 * X$ , où X est le poids de l'envoi exprimé en tonnes.

Après avoir évoqué la situation du contrat type actuel et les montants appliqués dans les pays voisins, il convient de se pencher sur les propositions de surestaries issues des débats aux réunions sises à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

## **B/ Les modifications envisagées lors des réunions :**

### **1- Le calcul basé sur les coûts d'immobilisation :**

Une des premières propositions sérieusement envisagée, formulée par les représentants des bateliers, s'appuyait sur des estimations du coût en navigation, et sur l'hypothèse que le coût hors navigation (comprendre l'immobilisation de l'unité fluviale) correspond à la moitié du coût en navigation.

La proposition se concentrait sur le cas d'un automoteur ou d'un pousseur plus une barge (le bateau avec moteur dans le tableau VNF), et retenait 4 tranches de PEL.

Elle prévoyait les surestaries suivantes :

- 275 € par jour pour les bateaux de PEL inférieur à 500 tonnes ;
- 550 € par jour pour les bateaux au PEL compris entre 500 et 1.099 tonnes ;
- 675 € par jour pour les bateaux au PEL compris entre 1.100 et 1.499 tonnes ;
- 0,50 € par jour multiplié par le PEL pour les bateaux au-delà de 1.500 tonnes.

Cette proposition fut la première à se baser sur l'idée d'un coût d'immobilisation de l'unité fluviale, et donc sur le principe que les surestaries constituent un supplément de fret.

Cette proposition, qui constituait au moment où elle a été formulée une augmentation brutale et conséquente par rapport aux montants dérisoires prévus actuellement par VNF, n'a cependant pas convaincu les représentants des donneurs d'ordre, d'autant qu'elle a été émise à une période des négociations où ceux-ci doutaient encore du bien-fondé d'un remaniement des surestaries, leur préférant une baisse des délais de planche.

### **2- Le calcul basé sur une évolution linéaire des surestaries :**

Suite aux divergences notables constatées entre les montants allemands (même les plus bas), la proposition des bateliers et les montants révisés de VNF, il a fallu trouver un terrain d'entente.

Constatant les inégalités relevées lors des débats aux réunions, nous avons jugé qu'un calcul de surestaries linéaire plutôt que par tranche pourrait être judicieux, car aurait l'avantage de lisser les différences.

Ainsi que nous l'avons vu pour le calcul du délai de planche, la méthode des seuils a pour effet néfaste d'être inégalitaire pour les transporteurs dont l'unité fluviale se situe à cheval entre deux tranches. Ainsi, le transporteur dont l'unité fluviale a un PEL à peine inférieur à 500 tonnes toucherait notablement moins de surestaries que le transporteur dont le PEL y est tout juste supérieur.

La première idée a été de dire que si les surestaries sont moins élevées, les délais de planche y correspondant sont plus courts en contrepartie. C'est cependant faux, puisque la base de calcul des surestaries est le port en lourd de l'unité fluviale, alors que la base de calcul des délais de planche est le poids de l'envoi.

Nous avons donc proposé aux participants aux réunions de retenir un mode de calcul linéaire, sous la forme d'une fonction affine de type  $f(x) = ax + b$ .

Cette proposition a d'abord été rejetée au profit du calcul par seuil, mais les participants ont finalement conclu que ce mode de calcul était à la fois plus juste et très aisé de calcul.

Une suggestion a ainsi pu être émise au cours d'une réunion de retenir un montant à la journée de surestaries, se calculant selon la formule linéaire suivante :

- $200 \text{ €} + (0,25 \text{ €} * \text{PEL})$ .

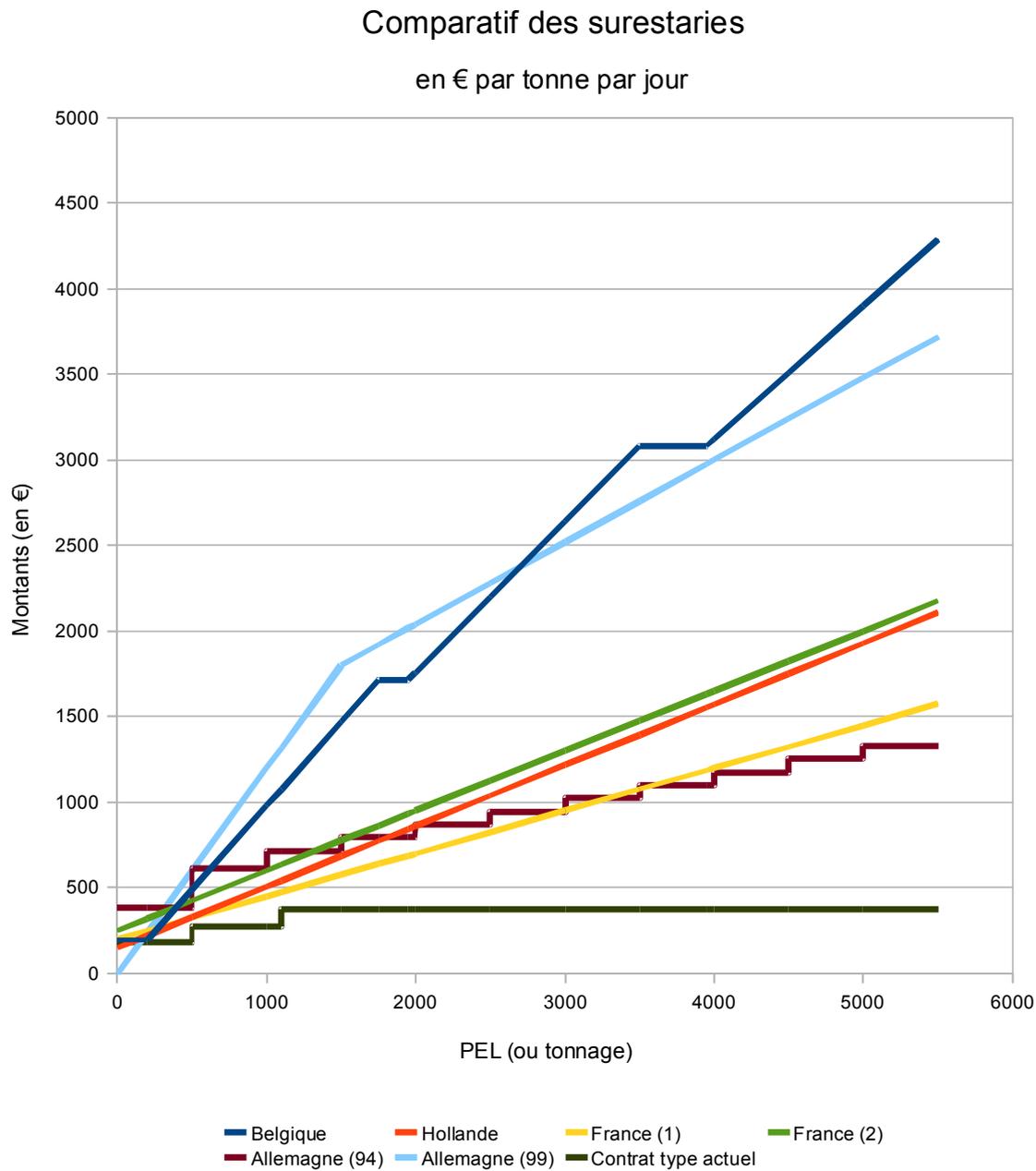
Cette formule représente actuellement la position des représentants des donneurs d'ordre, qui représente pour eux une avancée déjà considérable, d'environ le double des nouveaux montants prévus par VNF.

Par la suite, les représentants des transporteurs ont demandé à ce que soit ajouté à cette première formule une mesure de surestaries majorées (des contre-staries en d'autres termes) à partir du quatrième jour. Les montants préconisés par les transporteurs seraient donc formulés comme suit :

- $200 \text{ €} + (0,25 \text{ €} * \text{PEL})$  durant les trois premiers jours de surestaries, au terme desquels s'applique un taux majoré de  $250 \text{ €} + (0,35 \text{ €} * \text{PEL})$ .

Ces deux modèles sont très proches, mais chaque partie a campé sur ses positions depuis qu'elles ont été émises, pour des raisons que nous avons eu l'occasion d'analyser plus haut.

Pour conclure, il convient de présenter un graphique récapitulatif des différents montants de surestaries étudiés :



La courbe jaune intitulée *France (1)* représente la position des donneurs d'ordre, tandis que la courbe vert pomme intitulée *France (2)* représente celle des transporteurs.

Ce graphique permet de mettre en évidence, non seulement les avancées par rapport à la situation actuelle, la proximité des positions des participants aux réunions, mais également la situation à l'étranger.

On constate que les deux propositions issues des réunions à la DGITM sont proche des taux prévus aux Pays-Bas et dans l'ordonnance allemande de 1994.

Les surestaries prévues par l'arrêté belge de juin 2011 et l'ordonnance allemande de 1999 restent cependant nettement plus élevés que les autres.

Celles prévues dans l'arrêté néerlandais paraissent se situer entre les deux propositions opposant les participants aux réunions. Il faut cependant rappeler que ces montants sont prévus au volume de marchandise et non au tonnage, ce qui les rend difficile à comparer, mais surtout qu'ils sont fonction de la marchandise chargée ou déchargée, et non du port en lourd de l'unité fluviale.

En outre, les surestaries de l'arrêté hollandais du 22 juin 2011 et celles prévues dans l'ordonnance allemande de 1999 sont calculées à l'heure, tandis que les autres sont calculées à la demi-journée voire à la journée.

Or, toute portion commencée est payée intégralement. Ainsi, si le donneur d'ordre a dépassé les délais de planche de 15 minutes, le transporteur n'aura droit qu'à 1 heure de surestaries selon l'arrêté hollandais et l'ordonnance allemande de 1999, tandis qu'il touchera une demi-journée de surestaries selon l'arrêté belge, et une journée complète de surestaries d'après le contrat type au voyage de transport fluvial français, l'ordonnance allemande de 1994, et les propositions formulées lors des réunions pour la révision du contrat type.

Enfin, les surestaries sont considérées en Allemagne, en Belgique et en Hollande comme des indemnités. Ainsi, le transporteur agissant sous la loi allemande, belge ou hollandaise devra percevoir ces surestaries ou demander des dommages et intérêts à la place de celles-ci, tandis que le transporteur dont le contrat relève du contrat type français pourra demander des dommages et intérêts indépendamment de la perception de surestaries qui ne sont pas considérées comme une clause pénale mais comme un complément de fret.

## Conclusion :

Le transport fluvial possède peu de sources juridiques : des lois très parcellaires, en raison d'une importance économique et d'un intérêt politique relativement faibles en France ; mais également une jurisprudence presque inexistante par le manque de recours au contentieux dans le domaine du transport fluvial.

En l'absence de sources détaillées pouvant répondre à des problèmes particuliers rencontrés par les acteurs du transport fluvial, et vu l'éclatement des sources du droit<sup>37</sup>, le contrat type représente un outil privilégié pour les acteurs du transport fluvial.

Bien que celui-ci soit supplétif, et malgré l'absence de contentieux (ou peut-être en raison de cette absence), le contrat type revêt une importance primordiale, à la fois comme cadre juridique et comme outil de négociation. Il nécessite cependant d'être bien rédigé pour être efficace, de façon à ce que les interlocuteurs disposent d'un outil clair, précis, exhaustif et à jour.

Pour ces raisons, le projet de refonte du contrat type ayant débuté en juin 2010 occupe une place décisive dans l'actualité juridique du transport fluvial.

Les réunions sur ce sujet ont permis de nombreuses avancées, mais certaines imprécisions demeurent. C'est particulièrement le cas sur les sujets des temps d'acheminement, notamment à cause de la pratique du "stockage flottant", et sur les temps de chargement et de déchargement (délais de planche) et les surestaries payées en dépassement de ceux-ci.

Les difficultés de négociations entre les participants aux réunions ont freiné les débats sur ces deux sujets, tant au niveau de la rapidité de ces discussions qu'au niveau de leur profondeur d'analyse.

---

<sup>37</sup> On trouve ainsi des dispositions générales aux contrats dans le code civil et dans le code de commerce, des dispositions générales du transport terrestre dans le code de commerce et dans le code des transports, et des dispositions spécifiques au transport fluvial dans le code des transports, bien que l'adoption de celui-ci ait fortement diminué l'éclatement des sources du droit des transports.

Des avancées de fond nous paraissent nécessaires sur ces deux sujets.

Sur les temps d'acheminement :

- les notions de temps conventionnel de parcours et de délais de route du contrat type au voyage actuellement en vigueur sont redondantes, et méritent d'être fondues en une seule notion, mais en prenant garde à préserver leurs effets et implications ;
- une réglementation des temps de parcours par voie réglementaire est inefficace de par sa complexité et le caractère supplétif des contrats types ;
- l'intégration des délais d'acheminement dans les composantes du prix du transport, bien que souhaitable, ne permet pas de répondre à la problématique du stockage flottant ;
- la pratique dite du "stockage flottant" correspond à une mise à disposition prolongée de l'unité fluviale, et doit être rémunérée comme telle, soit en temps que composante du prix du transport, soit comme prestation annexe de stockage. Nous considérons que la deuxième hypothèse est juridiquement plus *béton*, mais ces deux conceptions permettent de répondre efficacement à la problématique du "stockage flottant" dans la pratique.

Sur les délais de planche :

- il nous paraît nécessaire de redéfinir l'article actuellement numéroté 2.5. concernant la mise à quai, rebaptisée mise à disposition lors des réunions de refonte du contrat type, de manière à abandonner le critère de mise à quai conventionnelle comme point de départ des délais de planche ;
- l'arrivée tardive du transporteur est actuellement prévue uniquement dans l'hypothèse d'une arrivée tardive au déchargement, et se contente de reporter le point de départ des délais de planche, sans augmenter ces délais : le problème du point de départ de ces délais de planche serait par ailleurs résolu par la modification du critère de mise à quai conventionnelle en mise à quai physique ;
- l'arrivée prématurée du transporteur n'avait pas été envisagée dans la version du contrat type de 1996, et la solution à adopter en ce cas est très floue. Notons cependant qu'une modification a été prévue en ce sens dans les réunions à la DGITM, mais n'est pas tout à fait satisfaisante car ne prend pas en compte le cas où les opérations de chargement sont effectuées par avance par l'expéditeur ou le destinataire en cas d'arrivée prématurée du transporteur.

Sur la question des surestaries enfin :

- la doctrine et la jurisprudence maritimes françaises considèrent les surestaries comme des suppléments de fret, tandis que le contrat type actuellement en vigueur les définit comme des indemnités. Or, la mise en œuvre de ces surestaries dans ce contrat type ont toutes les caractéristiques d'un supplément de fret et sont contraires à la définition d'une indemnité (elle est prévue tantôt en l'absence de préjudice à la manière d'une clause pénale, tantôt en l'absence de faute ou de manquement contractuel, contraire à l'esprit d'une indemnité) ;
- en retenant la thèse du supplément de fret, les surestaries rémunèrent la mise à disposition du bateau. On ne peut alors justifier un système de contre-staries (surestaries majorées après l'écoulement d'un certain délai), tel qu'on le retrouve dans certaines législations étrangères ou certains contrats d'affrètement maritime ;
- enfin, quel que soit le montant retenu finalement par les participants, il convient de rappeler que la thèse du supplément de fret permet au transporteur de prétendre à des dommages et intérêts en plus de ces surestaries, à charge pour lui de démontrer l'existence d'une faute, d'un préjudice et d'un lien de causalité.

Notons enfin que dans les relations contractuelles entre une partie forte et une partie faible, la loi existe pour protéger cette partie faible lorsque la partie forte abuse de sa position dominante. Cependant, seule l'intervention du juge garantit l'efficacité de ces mesures, et si la situation actuelle de domination économique des donneurs d'ordre sur les transporteurs fluviaux perdure, la réticence de ces derniers à recourir au contentieux pourrait leur être fatale.

# Bibliographie :

## Ouvrages :

- F. Bernardin et E. Bérard, *Traité de droit fluvial français*, 1934
- P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2<sup>ème</sup> édition, 2010
- A. Kossi – F. Thoo, *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Nigéria*, Munster, Lit. Verlag, 2003
- R. Rodière et J. Audinet, *Etudes de droit fluvial : études de droit commercial (sous la direction et avec une préface de René Rodière)*, Dalloz, 1957
- R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime, Affrètements et transports, Tome I, L'armement*, Dalloz, 1968
- R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime, Affrètements et transports, Tome II, Les contrats de transport de marchandises*, Dalloz, 1968
- Th. von Waldstein u. H. Holland, *Binnenschiffahrtsrecht, Kommentar*, de Gruyter, 5. Auflage, 2007
- *Lamy Transport, Tome 2*, 2011
- *Memento du fluvial*, VNF, 2010

## Lois et textes :

- Code des transports
- Code de commerce
- Code civil
- Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, dite CMNI
- Contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, décret n°96-855 du 30 septembre 1996, JO du 2 octobre 1996
- Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschiffahrt vom 26. Januar 1994, BGBl. I, S. 160
- BinSchLV, 23. November 1999, BGBl. I, S. 2389

- Arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au délai de staries et aux taux des surestaries en matière d'affrètement fluvial, Moniteur belge du 19 juin 2011
- Besluit van 22 juni 2011, houdende nadere regels voor laadtijden, lostijden en overliggeld in de binnenvaar, Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 2011, n°336

#### Reuves :

- Bulletin des Transports et de la Logistique
- Cap à l'Amont
- Revue FLUVIAL

#### Sites internet :

- [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)
- [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)
- [www.cnba.fr](http://www.cnba.fr)
- [www.faq-logistique.com](http://www.faq-logistique.com)
- [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)
- [voies-hydrauliques.wallonie.be](http://voies-hydrauliques.wallonie.be)

#### Autres :

- Rapport final d'étude sur l'utilisation des contrats types de transport routier de marchandises, DGITM – Direction des Services de Transport – Bureau de l'organisation des transports routiers, Février 2009
- Conférence « La voie d'eau intelligente : de nouveaux outils au service de la navigation » du 30 juin 2011, présentation du calcul d'itinéraire fluvial, par V. Taffin, VNF
- Ph. le Tourneau, « Quelques conseils amicaux pour la rédaction des mémoires et thèses »
- J. François-Poncet et G. Larcher, Rapport de commission d'enquête n°479 – 1997 / 1998

## **Annexes :**

Annexe 1 : Protocole de sortie de crise

Annexe 2 : Rapport de la Commission Voie d'Eau (AUTF) du 16 décembre 2010

Annexe 3 : Présentation de la réunion à la DGITM du 25 novembre 2010

Annexe 4 : Présentation de la réunion à la DGITM du 10 février 2011

**Annexe 1 :**

**Protocole de sortie de crise**

Compte-rendu du protocole de sortie de crise de la batellerie artisanale signé le 05 mai 2010.

## PROTOCOLE de SORTIE de CRISE

### Entre

- La Chambre nationale de la Batellerie artisanale, représentée par son président Michel DOURLENT,
- Le Comité des Armateurs fluviaux, représenté par son président Jean-François DALAISE,
- Le syndicat La Glissoire, représenté par son président Daniel CLAEYS,
- Les courtiers de fret fluvial et commissionnaires de transport ci-après signataires,
- en présence des représentants de l'État (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer – MEEDDM, Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi – MINEIE),

### Préambule

La situation économique du transport fluvial de marchandises a donné lieu à des mouvements forts de revendication. Plusieurs réunions se sont tenues avec les représentants des pouvoirs publics (MEEDDM et MINEIE) pour étudier les mesures de nature à répondre aux attentes de la profession.

Une enquête est d'ores et déjà diligentée par les services de la direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF) auprès des transporteurs et des auxiliaires de transport, sur le fondement des dispositions de l'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (CDPFNI, article 209 en annexe au présent protocole). Dans ce cadre, les documents d'analyse élaborés par les représentants de la profession artisanale ont été transmis aux services compétents de l'État.

L'État s'est par ailleurs engagé à renforcer sa politique de contrôle du transport fluvial de marchandises (contrôle de la DGCCRF, contrôle des règles afférentes à la navigation).

L'Etat s'est engagé par ailleurs à examiner la refonte des contrats-types, redéfinir le cadre juridique relatif aux surestaries prévues dans les contrats types, tenir régulièrement informés les représentants des transporteurs fluviaux de l'avancée du « plan de soutien et de modernisation » et à examiner notamment l'exonération de la TIPP et l'exonération des plus-values de cession.

Dans ce contexte, les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions suivantes :

Pour répondre à la demande d'un outil méthodologique relatif aux contrats au voyage (« contrats spot »), dans le respect des règles de la concurrence :

- un module simplifié de bonnes pratiques comptables, permettant aux membres de la profession de vérifier le bon respect des règles du CDPFNI (art. 209) relatives aux prix anormalement bas, sera élaboré à très court terme (quelques jours),
- dans un second temps, avec la participation des signataires et sous la coordination de la CNBA, des travaux techniques et d'expertise juridique seront engagés pour l'élaboration d'un module plus abouti donnant une meilleure facilité d'usage aux professionnels, dans l'objectif de parvenir à un outil amélioré à l'automne 2010
- dans un troisième temps, sera examinée la faisabilité d'un observatoire des coûts pour le transport fluvial de marchandises, auprès de la CNBA. Le modèle envisagé s'appuierait sur celui existant dans le secteur du transport routier de marchandises (Comité national routier).

Dans le contexte actuel de baisse des frets, les signataires du présent protocole s'accordent sur l'importance de rappeler l'objectif partagé de veiller à tout moment au strict respect de la législation sur les prix anormalement bas (art. 209 du CDPFNI).

De même, les signataires du présent protocole s'accordent sur l'importance de rappeler que le prix du transport inclut les charges du carburant nécessaire à la réalisation du transport fluvial de marchandises et leurs modalités d'indexation définies à l'article 189-6 du CDPFNI (en annexe au présent protocole).

Pour favoriser la transparence et la loyauté des relations commerciales, les partenaires s'engagent à formaliser par écrit leurs relations contractuelles dans le respect des textes en vigueur.

Les signataires réitèrent leurs attentes des mesures à caractère structurel destinées à renforcer la compétitivité du transport fluvial et de ses entreprises et insistent sur l'urgence de la mise en œuvre du « plan de soutien et de modernisation » présenté par le MEEDDM le 8 mars 2010. Ils s'accordent pour demander à Voies navigables de France, avec le soutien de l'État, une actualisation des surestaries, prévues dans les contrats-types.

Animés d'une commune ambition de travailler au développement des professions fluviales françaises, les signataires du présent protocole, conscients des difficultés rencontrées par la profession et des nécessités de la reprise urgente de l'activité dans un climat apaisé, s'engagent à tout mettre en œuvre pour permettre la reprise immédiate des relations commerciales dans le respect de la liberté de négociation individuelle, sans pénalisation des transporteurs, commissionnaires et courtiers de fret concernés par le mouvement.

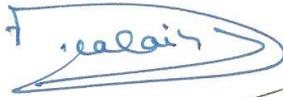
Au vu de l'ensemble des engagements des parties et des dispositions qui précèdent, le syndicat La Glissoire s'engage à la levée immédiate des barrages.

Fait à Paris, le 05 mai 2010

Pour la CNBA,



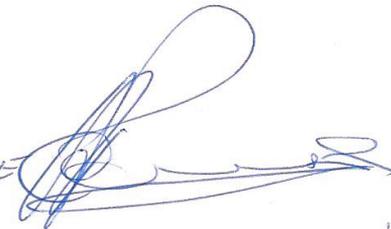
Pour le CAF,



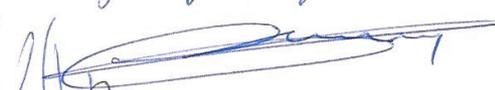
Pour La Glissoire,



Les courtiers et les commissionnaires de fret fluvial,

~~COOPERATION~~ TRANSP. Fluvial + Logistique 

Pour CICO CARTI D. Blanchard

Pour CFNA P. GOERIN 

Pour LAUREMANT B. LENOIR 

Pour Wincanton Transport SAS C. TOREL 

H&S controller ~~J See~~  
NAVISCO 2000 ~~J See~~

For AVR Christian Gravid   
pour Transesst 

## **Annexe 2 :**

### **Commission voie d'eau du 16 décembre 2010**

Communiqué de l'A.U.T.F. (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) relatif à la révision du contrat type fluvial au voyage.

## **Document de travail relatif à la révision du contrat type fluvial au voyage**

Rappel du contexte :

- 1) suite au mouvement de protestation des bateliers du printemps le protocole de sortie de crise signé le 05 mai entre l'Etat, la CNBA, le CAF, le syndicat « la Glissoire et des courtiers et commissionnaires intuitu personae porte un engagement de révision des contrats type fluviaux.
- 2) La réunion de lancement des travaux de cette révision qui s'est tenue le 18 juin dernier à l'initiative de la DGITM a débouché sur la création d'un groupe de travail composé des 4 familles professionnelles [chargeurs, commissionnaires, transporteurs et courtiers] en charge de s'attaquer à la révision du contrat type au voyage.
- 3) Ce groupe de travail dont l'animation est assurée par Maurice Bernadet avec le soutien de la DGITM et en présence d'experts (Marie Tilche et Christian Hübner) s'est mis en place le 17 septembre.
- 4) En parallèle l'AUTF a créé en interne un groupe de travail chargé de définir le mandat du collège des chargeurs.

La méthode de travail adoptée jusqu'à présent a consisté à examiner article par article le contrat type actuel (voir en PJ la version du texte arrêtée au 25 novembre 2010).

Au cours de la réunion du 25 novembre le président du groupe de travail a toutefois estimé que la poursuite de cette méthode devait parallèlement être accompagnée d'une réflexion de fond sur les questions des temps de parcours, des délais de planche et des surestaries.

A cet effet il a présenté et commenté en séance un document comportant des axes de réflexion dont l'ambition est d'alimenter les discussions et de constituer un outil d'aide à la négociation entre les donneurs d'ordre et les transporteurs (voir document PP joint).

Il s'agit désormais pour l'AUTF de déterminer la position qu'elle doit tenir sur les différentes pistes proposées dans ce document de travail qui met l'accent sur plusieurs points :

- le fondement juridique sur lequel il conviendrait d'asseoir les délais de planche et les surestaries
- la détermination du temps de parcours
- les modalités de décompte des délais de planche
- les modalités de calcul et les montants des surestaries

La suite de cette note expose les orientations proposées par le président du groupe de travail, commente ces orientations et propose une orientation AUTF.

- 1) le fondement juridique des délais de planche et des surestaries

Sur la base du constat que les délais de planche et les surestaries ressortissent exclusivement de la volonté contractuelle l'orientation proposée serait d'injecter dans le contrat type une disposition attribuant à un organisme paritaire (à créer) la charge de fixer et de réviser les montants des surestaries.

Commentaires :

S'il n'est pas choquant que les montants des surestaries figurent dans le contrat type, le renvoi de leur fixation à un organisme ne paraît pas judicieux à plusieurs titres.

Outre les questions liées à la création d'un organisme (structure juridique et statuts, domiciliation, financement, fonctionnement..) celui-ci ne garantit pas l'issue des négociations paritaires et ne remet pas en cause la nature supplétive des montants des surestaries.

Les paramètres susceptibles de modifier les montants des surestaries n'ont pas vocation à évoluer fréquemment ni à faire l'objet de brutales variations.

Les surestaries ne sont pas les seules données chiffrées qui pourraient être révisées, peuvent également prétendre à l'être les limites d'indemnisation en cas de retard, pertes et avaries.

→ Proposition d'orientation AUTF : injecter dans le corps même du contrat type les modalités de computation et les niveaux des délais de planche et des surestaries, leur révision n'intervenant qu'à la faveur d'une révision des contrats type.

## 2) le temps de parcours

Tout en laissant aux parties la liberté de fixer le temps de parcours, autrement dit les date et heure d'arrivée au lieu de déchargement l'objectif recherché est de lutter contre une pratique de « stockage gratuit » décriée par certains transporteurs consistant à fixer dès la conclusion du contrat un temps de parcours exagérément long.

Les deux orientations proposées consistent :

Solution N°1 : fixer des barèmes de temps de référence (par l'organisme paritaire visé ci-dessus) et de prévoir le versement de surestaries en cas de dépassement de ces temps d'un pourcentage à déterminer.

Solution N°2 : fixer le début du paiement des surestaries à l'heure d'arrivée du bateau au port de débarquement majorée du temps de planche et d'un délai supplémentaire.

Commentaires :

Les deux orientations proposées sont la négation même du principe de liberté de fixation du temps de parcours auquel l'AUTF est attachée. Dans la mesure où le transporteur établit son prix de transport en fonction des éléments que lui fournit le donneur d'ordre (dont le temps de parcours) il n'est pas obligé de conclure si le prix ne couvre pas la totalité de ses coûts.

Rien ne permet d'affirmer que le prix de transport négocié ne tient pas compte du temps de parcours et on ne peut en aucune façon présumer que tous les dépassements « anormaux » de temps de parcours ne sont jamais payés ; il en résulte que les orientations proposées pourraient conduire à payer deux fois la même prestation. Les donneurs d'ordre qui rémunèrent aujourd'hui les temps de parcours n'auraient donc pas d'autre choix pour ne pas avoir à payer deux fois que de systématiquement déroger au contrat type, ce qui n'est pas ce qu'on attend des contrats type.

Les contrats type n'ont pas vocation à corriger certaines dérives commerciales ni certains déséquilibres de marchés ; le donneur d'ordre qui aujourd'hui ne veut pas payer un prix de

transport qui couvre les stockages flottants ne paiera pas davantage demain les surestaries en s'arrangeant pour déroger au contrat type.

La solution N°2 déborde la seule problématique des temps de parcours et empiète sur celle de la computation du délai de planche déclenchant le paiement des surestaries. Elle accorde en outre au transporteur de décider seul du moment à partir duquel les surestaries sont dues.

→ proposition d'orientation AUTF : en rester à la définition du temps de parcours modifiée :

*« Le temps de parcours est fixé conformément aux usages et tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur ».*

### 3) délai de planche

La proposition consiste à explorer l'orientation de la CNBA de substituer au dispositif actuel (délai de planche par tranches de tonnage) un délai de planche de 1 heure pour 45 tonnes de marchandises.

Deux scénarios sont avancés :

1<sup>er</sup> scénario : sous réserve de fixer un temps incompressible indépendant du tonnage de marchandises (mise en place des moyens de manutention, opération de ramassage du fond de cale qui est proportionnellement plus important dans les petites cales que dans les grandes) on retient un délai de planche avec une variation continue.

Le délai de planche ne varie ici qu'en fonction du temps incompressible et du tonnage manutentionné ; la négociation doit porter sur ce délai incompressible et sur la pertinence du 45 tonnes/heure ; cette donnée est-elle applicable pour tous les types de bateau (on parle de 400 tonnes / heure pour les cales de > 1500 tonnes, et de délais de chargement plus courts que ceux du déchargement ?)

2<sup>ème</sup> scénario : sous réserve de fixer un temps incompressible indépendant du tonnage de marchandises (mise en place des moyens de manutention, opération de ramassage du fond de cale qui est proportionnellement plus important dans les petites cales que dans les grandes) on retient un délai de planche avec une variation par seuils.

Le délai de planche varie ici en fonction de 3 paramètres à négocier : le temps incompressible, les seuils des tranches de tonnage et le tonnage/heure.

NB : l'AUTF a jusqu'à présent défendu que le délai de planche au déchargement commençait au moment de la mise à quai du bateau, la CNBA souhaitant le faire démarrer à l'arrivée du bateau au port de déchargement.

### 4) les surestaries

Voir dans le power point joint le rappel des positions de la CNBA qui vise à baisser le délai de planche et à augmenter les montants des surestaries en jouant sur différents curseurs (augmentation du taux majoré pour le porter de 11 à 50%, application du taux majoré à toutes les cales et application des surestaries à la demi journée).

L'orientation proposée consiste à ne pas retenir un taux normal et un taux majoré mais un taux unique représentant le coût d'immobilisation de la cale.

Commentaire :

Dans la mesure où il ne paraît pas crédible pour l'une ou l'autre des parties de jouer sur les deux tableaux (baisser les délais de planche et augmenter les surestaries ou augmenter les délais de planche et baisser les surestaries) il convient d'identifier lequel des deux leviers les chargeurs ont le plus intérêt d'actionner avec le souci individuel d'éviter des contraintes de délais de planche trop courts et avec le souci collectif d'éviter des monopolisations de cales).

Préférons nous réduire les actuels délais de planche pour les faire correspondre aux pratiques réelles tenant compte des aléas, sans trop modifier les surestaries ou préférons-nous disposer de délais de planche élevés mais en ayant des surestaries élevées ?

\*\*\*\*\*

**Annexe 3 :**

**Etude sur les délais de planche et surestaries.**

**Présentation du 25 novembre 2010**

Présentation de M. Bernadet

Réunion pour la refonte du contrat type de transport fluvial – Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

**Annexe 4 :**

**Etude sur les délais de planche et surestaries.**

**Présentation du 10 février 2011**

Présentation de M. Bernadet

Réunion pour la refonte du contrat type de transport fluvial – Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

# Table des matières :

<b>Sommaire :</b> .....	<b>7</b>
<b>Introduction :</b> .....	<b>9</b>
<b>Première partie : L'opportunité de la refonte du contrat type de transport fluvial :</b> .....	<b>18</b>
<b>Titre 1 : L'absence de contentieux :</b> .....	<b>19</b>
Chapitre 1 : Les conséquences économiques : .....	19
Section 1 : Le renforcement du déséquilibre économique entre donneur d'ordre et transporteur :.....	19
Section 2 : La relative efficacité des groupements professionnels : .....	21
Chapitre 2 : Les conséquences dans l'organisation des réunions : .....	22
Section 1 : L'intervention d'éléments externes au contrat type dans les réunions : .....	22
Section 2 : Le rôle du contrat type : .....	23
I/ Le contrat type comme cadre général aux relations entre donneur d'ordre et transporteur : .....	23
II/ Le contrat type comme outil pédagogique dans les négociations : .....	24
<b>Titre 2 : L'analyse du contrat type :</b> .....	<b>25</b>
Chapitre premier : Le contrat type actuel : .....	25
Section 1 : Analyse de points particuliers : .....	25
I/ Le courtier de fret fluvial : .....	25
A/ La qualification de courtier de fret fluvial : .....	25
B/ La rémunération du courtier de fret fluvial : .....	26
1- Le débiteur de la commission du courtier de fret fluvial : .....	26
2- La perception d'une commission sur le prix du transport : .....	27
II/ Le prix du transport : .....	28
A/ Les éléments du prix du transport : .....	29
B/ La qualification de prix du transport : .....	30
1- Le fret net : .....	30
2- Les frais supplémentaires : .....	30
Section 2 : Vue d'ensemble du contrat type : .....	32
I/ Le contexte : .....	32
II/ Plan du contrat type actuel : .....	33
Chapitre 2 : Le contrat type et ses modifications en l'état actuel des réunions : .....	37
Section 1 : Les modifications de fonds apportées au contrat type : .....	38
Section 2 : Les erreurs d'appréciation de certaines modifications : .....	40

**Seconde partie : Les points d'achoppement clés : ..... 42**

**Titre 1 : Les délais de route et temps de parcours : ..... 42**

Chapitre 1 : Définition des notions : ..... 44

Chapitre 2 : Les difficultés de négociation : ..... 46

Section 1 : La réglementation du temps de parcours : .....47

Section 2 : La modification de la rémunération du transporteur : .....49

I/ Le temps de parcours comme composante du prix du transport : .....49

A/ La notion de délai d'acheminement : .....50

B/ La notion de mise à disposition de l'unité fluviale : .....51

1- Une prestation contractuelle rémunérée : .....51

2- Les éléments du prix de la prestation : .....52

II / L'immobilisation de l'unité fluviale comme prestation de dépôt : .....54

A/ La justification théorique de cette conception : l'élément subjectif : .....54

B/ La qualification de la prestation en contrat de dépôt : .....55

1. Les caractéristiques du contrat de dépôt : .....55

2- Les conséquences de la qualification : .....56

**Titre 2 : Les délais de planche et surestaries : ..... 59**

Chapitre 1 : Délais de planche : ..... 61

Section 1 : De la définition des délais de planche : .....61

Section 2 : De la durée des opérations de chargement et de déchargement : .....62

I/ L'étude théorique du mode de calcul des délais de planche : .....62

A/ Le calcul par seuils : .....63

B/ Le calcul linéaire : .....63

1- La méthode de calcul linéaire : .....64

2- Les difficultés de mise en œuvre : .....65

II/ L'étude des propositions de délais de planche envisagées lors des réunions : .....66

Section 3 : Du point de départ des délais de planche : .....69

I/ Les imprécisions en cas de rendez-vous contractuel : .....69

A/ La notion de rendez-vous : .....69

1- Le rendez-vous dans les habitudes contractuelles : .....69

2- La mise à quai contractuelle prévue par l'article 2.5 du contrat type actuel : .....70

B/ Le non-respect du rendez-vous par le transporteur : .....71

1- L'arrivée tardive du transporteur : .....71

2- L'arrivée prématurée du transporteur : .....72

II/ La nécessité d'une réécriture des articles 2.5 et 9.1 du contrat type actuel : .....73

A/ L'introduction de la notion de mise à disposition : .....73

B/ La modification de l'encadrement de l'arrivée tardive du transporteur : .....73

C/ La prévision de l'hypothèse d'une arrivée prématurée du transporteur : .....74

Chapitre 2 : Surestaries : ..... 76

Section 1 : L'analyse de la notion de surestaries : .....77

I/ La nature des surestaries : .....77

A/ La conception indemnitaires : .....77

1- L'exigence d'une inexécution : .....78

2- le préjudice de la victime : .....79

B/ La conception du supplément de fret : .....80

1- Les surestaries dans le contrat d'affrètement maritime : .....80

2- La mise en œuvre de cette théorie dans le contrat type de transport fluvial : .....82

II/ Les conséquences dans l'élaboration du contrat type : .....83

Section 2 : Les différentes propositions étudiées lors des réunions : .....85

I/ L'évolution des débats : .....	85
II / Les montants de surestaries envisagés : .....	87
A/ Les sources d'inspiration : .....	88
1- Les surestaries prévues par Voies Navigables de France : .....	88
2- Les surestaries allemandes : .....	90
3- Les nouvelles surestaries belges : .....	92
4- Les nouvelles surestaries hollandaises : .....	93
B/ Les modifications envisagées lors des réunions : .....	95
1- Le calcul basé sur les coûts d'immobilisation : .....	95
2- Le calcul basé sur une évolution linéaire des surestaries : .....	95

<b>Conclusion :</b> .....	<b>99</b>
---------------------------	-----------

<b>Bibliographie :</b> .....	<b>102</b>
------------------------------	------------

<b>Annexes :</b> .....	<b>104</b>
------------------------	------------

<b>Table des matières :</b> .....	<b>105</b>
-----------------------------------	------------

## **Résumé :**

Le contrat type de transport fluvial « au voyage » dans sa rédaction du 30 septembre 1996 est un outil obsolète, qui ne permet plus de répondre aux attentes des partenaires commerciaux et aux exigences de l'activité. La nécessité d'une refonte de celui-ci a été relevée à la sortie de la crise de la batellerie qui a secoué les canaux du Nord, de la Seine, du Rhin et de la Moselle en avril-mai 2010, et des réunions en ce sens ont vu le jour depuis le 18 juin 2010.

Cependant, quel peut être l'impact d'un tel outil dans le domaine du transport fluvial français, lorsque l'on voit que les acteurs ne recourent au contentieux que de manière exceptionnelle, et préfèrent des solutions amiables ?

## **Abstract :**

The french model contract for inland navigation transport, written in 1996, is an out-of-date tool for contractors, and needs to be updated. This was decided after a series of strikes on different french canals in april/may 2010, which led to a series of meetings regrouping different representatives of inland navigation transport activities.

But the french inland navigation carriers are reluctant to go before courts, and prefer to arrange their disagreements in conciliation. In this situation, what is the real effect of a new statutory order ?