



Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale

Le Guide Juridique du transporteur fluvial



ÉDITION 2012



AVANT-PROPOS

Ce guide présente sous forme de fiches pratiques thématiques les principales questions juridiques auxquelles les entreprises de transport fluvial sont confrontées dans l'exercice de leur activité : un contrat écrit est-il obligatoire ? Le transporteur est-il responsable des marchandises transportées ? Comment obtenir le versement des surestaries ?...

Parce que l'exercice de notre activité suppose la mise en œuvre de règles juridiques nombreuses, souvent complexes et en constante évolution, la CNBA a sélectionné, clarifié et reproduit pour vous les principales informations juridiques ayant trait à notre profession.

Ce guide juridique édition 2012 est une version révisée et complétée de celui que vous avez reçu l'année dernière. Les parties suivantes ont notamment été rajoutées : la relation commerciale avec les intermédiaires de transport et le contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau.

Véritable outil d'accompagnement à notre activité professionnelle, nous espérons que ce guide saura vous épauler dans la compréhension juridique de notre métier.

Bonne lecture !

Michel Dourlent, président de la CNBA.

.....
Ce document a été réalisé par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale - CNBA, toute reproduction est soumise à autorisation. Les informations communiquées s'appuient sur la législation en vigueur au 30 octobre 2012.

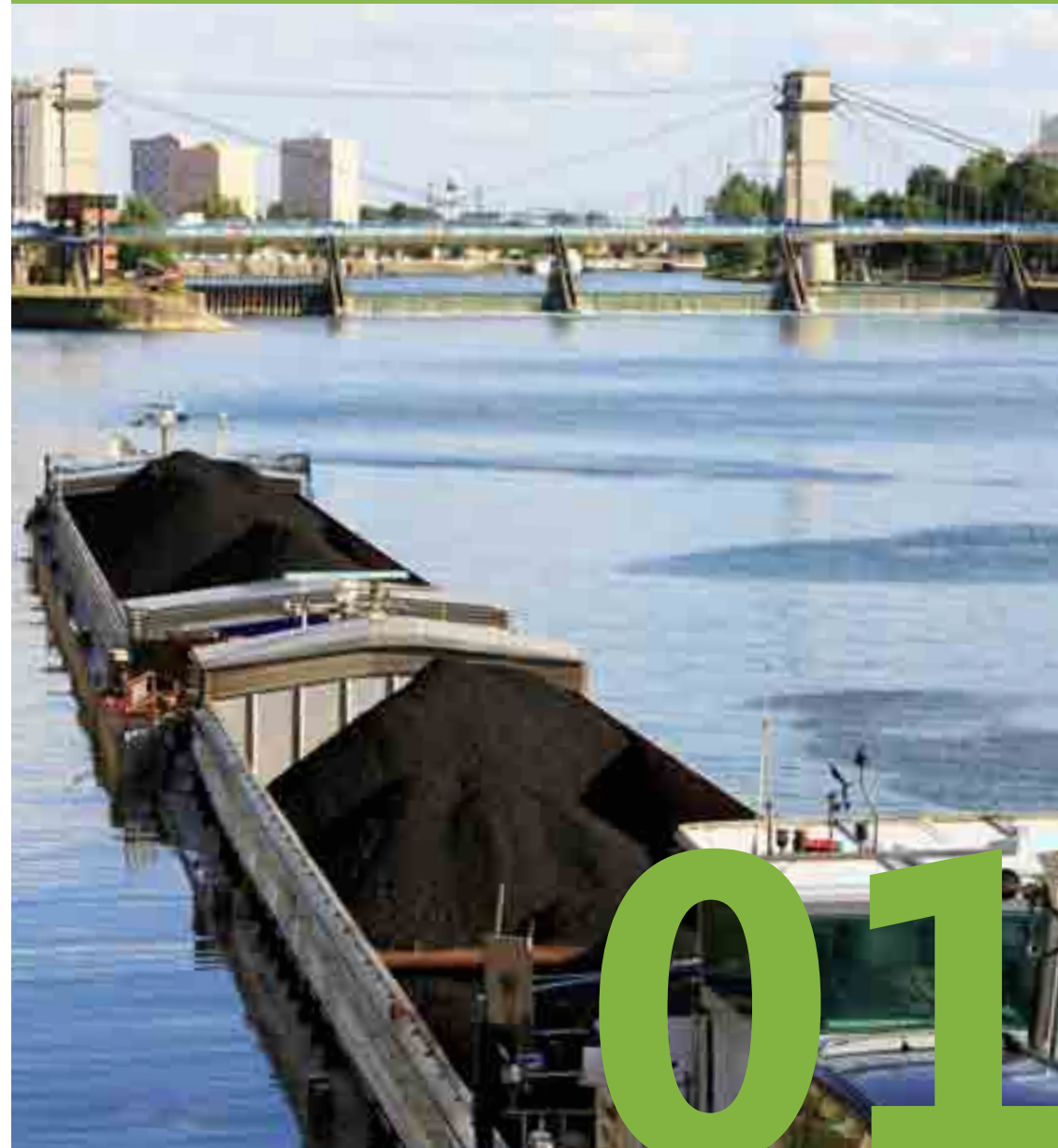
Crédits :

- rédactionnel : Caroline Ruff (juriste de la CNBA).
- maquette : Vanessa Girardeau (chargée de communication de la CNBA).
- photographiques : Fleuves & Canaux, Vanessa Girardeau, Fotolia.

SOMMAIRE

1. La conclusion du contrat de transport fluvial	05
Fiche n° 01 : Quels sont les éléments du contrat qui peuvent être négociés ?	07
Fiche n° 02 : Comment faire respecter les engagements pris lors des négociations ?	11
Fiche n° 03 : Comment rédiger un contrat de transport ?	13
Fiche n° 04 : Quelles sont les obligations des parties au contrat ?	17
2. La relation commerciale avec les intermédiaires de transport	19
Fiche 05 : Qui sont les intermédiaires de transport ?	21
Fiche 06 : Comment distinguer les différents intermédiaires ?	23
Fiche 07 : Quels sont leurs régimes de responsabilités ?	24
Fiche 08 : Quelle est la procédure à suivre en cas de contentieux ?	26
3. Les moyens d'action du transporteur en cas de défaut de paiement	27
Fiche n° 09 : Que faire en cas de défaut de paiement ?	29
4. La responsabilité du transporteur fluvial et le contentieux du transport	33
Fiche n° 10 : Le transporteur est-il responsable de la marchandise transportée ?	35
Fiche n° 11 : Le transporteur peut-il être exonéré de sa responsabilité ?	37
Fiche n° 12 : La responsabilité du transporteur peut-elle être limitée ?	39
Fiche n° 13 : Dans quels cas la limitation de responsabilité peut-elle être écartée ?	41
Fiche n° 14 : Quelles sont les procédures à suivre en cas de contentieux ?	43
5. Le contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau	45
Fiche n° 15 : Dans quels cas le transporteur peut-il engager la responsabilité de l'établissement public ?	47
Fiche n° 16 : Quels sont les préjudices réparables pour le transporteur ?	48
Fiche n° 17 : Quelle procédure suivre en cas de contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau ?	50
6. Lexique des termes juridiques	51
Annexe	54
Contacts	58

LA CONCLUSION DU CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL



INTRODUCTION

Le contrat de transport fluvial est consensuel, ce qui signifie que le simple échange de consentement suffit à sa conclusion. Cependant pour éviter tout problème de preuve en cas de contentieux, il est fortement conseillé de rédiger un contrat de transport.

Un contrat de transport s'apparente à un document contractuel par lequel un transporteur fluvial s'engage, en contrepartie d'un fret, à déplacer la marchandise d'un port à un autre. La conclusion d'un contrat de transport se divise en 3 points essentiels qui nécessitent une attention particulière et une vigilance de chaque instant :

- La négociation :

La négociation est la phase la plus importante de la conclusion du contrat de transport. Elle consiste à convenir entre les acteurs commerciaux (le transporteur et l'affrèteur ou le client) des conditions d'exécution du transport, telles que le fret, le délai de planche ou les taux de surestaries applicables. Pour assurer une sécurité juridique entre les parties au sujet des engagements pris, notamment à l'oral, il est conseillé de mettre par écrit les différentes dispositions ainsi négociées. Dans cette perspective, la CNBA recommande d'utiliser avant la rédaction du contrat de transport un document qui confirmerait les conditions de transport convenues (un exemple de confirmation figure dans la fiche 02).

- La rédaction d'un contrat :

Cette étape met un terme aux négociations préalables. Elle relate dans un document écrit et signé des parties les différentes conditions de transport négociées auparavant. Le contrat de transport peut prendre plusieurs formes : une lettre de voiture fluviale, un connaissance fluvial ou encore un contrat d'affrètement.

- L'exécution du contrat :

La dernière phase consiste pour les parties à exécuter de bonne foi les obligations découlant du contrat. A défaut de se tenir aux conditions prévues par ce dernier, les parties engagent leurs responsabilités.

Les explications qui suivent concernent la conclusion d'un contrat pour les transports effectués sur les voies navigables françaises.

► Fiche n°01 : Quels sont les éléments du contrat qui peuvent être négociés ?

La négociation d'un contrat de transport permet au batelier de fixer lui même avec son client ou le courtier les conditions d'exécution de la prestation de transport.

A/ Les éléments négociables

Certains éléments du contrat de transport peuvent faire l'objet d'une négociation, tels que **le prix, les délais de planche et le montant des surestaries**.

Ainsi par exemple, les parties contractantes qui ne veulent pas se voir appliquer les montants de surestaries prévus par le contrat type peuvent d'un commun accord convenir d'un autre montant d'indemnité.

Les différents éléments ainsi négociés doivent figurer sur le contrat de transport signé des deux parties.

■ Le prix du transport

Le principe de la libre négociation des prix a été posé par la loi d'adaptation au droit communautaire des transports destinée, entre autres, à libéraliser le secteur du transport fluvial de marchandises (loi du 16 janvier 2001 n°2001-43). La négociation du fret, point essentiel du contrat de transport, doit tenir compte de plusieurs facteurs afin d'éviter toutes dérives en matière de fixation de prix.

Doivent être pris en considération pour le calcul du prix du transport :

- | | |
|--|---|
| • le poids, | • la distance sur laquelle elle est déplacée, |
| • le volume, | • le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées, |
| • la nature de la marchandise, | • les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport, qui viendront réviser le prix du transport initialement convenu conformément à l'article L.4451-3 du Code des transports. |
| • le type de marchandise (caractère dangereux ou non de la marchandise, sa réactivité chimique), | |

■ Les péages et taxes

Le transport de marchandises sur les voies navigables entraîne le paiement de péages et de taxes. Ceux-ci s'ajoutent au prix du fret. Les bateliers peuvent s'accorder lors de la négociation avec le client / courtier pour qu'il le prenne en charge.

Il faut également tenir compte des frais annexes :

- les frais de chargement et de déchargement,
- les frais d'arrimage,
- l'indemnité de bâchage et de débâchage,
- le coût de la protection particulière des marchandises,
- les frais complémentaires d'assurance de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison,
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Les sanctions pénales possibles en matière de prix :



Le prix du transport doit couvrir les charges de l'entreprise. Il est donc important de connaître le plus précisément possible les coûts d'exploitation du bateau pour déterminer un prix de base en dessous duquel le transport se ferait à perte. Un outil de calcul de coût de revient est mis en ligne sur le site de la CNBA et peut constituer une aide pour la détermination de votre prix.

Il faut savoir que le prix est un élément très contrôlé, d'ailleurs l'article L4463-2 du Code des transports, vient sanctionner les dérives sur les prix en disposant que :

“ est puni de 15 000 euros d'amende le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissement ou les loyers des bateaux, les frais de péages, les frais de document de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.”

Les DIRECCTE sont à votre disposition si vous avez fait l'objet d'une telle pratique. Il est possible par le biais du site de la répression des fraudes de dénoncer ces pratiques de manière anonyme ou non.

■ Les délais de planche

Ce sont les délais impartis pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale. Dans le cas d'un contrat unique concernant un convoi constitué de plusieurs unités fluviales, le délai de planche commence à courir à condition que tous les éléments de convoi soient présentés simultanément au chargement ou au déchargement.

Lorsque les parties, au cours des négociations, ne conviennent d'aucun délai de planche, le délai prévu par le contrat type s'applique de plein droit.

■ Le montant des surestaries

Les surestaries sont des indemnités payées au transporteur, en cas de dépassement du délai de planche. A défaut d'un montant négocié entre les parties, on applique celui qui est déterminé par le contrat type.

Cette indemnité est considérée par les juges comme étant un complément du prix de fret.

En cas de non paiement de ces surestaries par l'affrèteur ou le client, le batelier dispose de plusieurs moyens d'action (voir la fiche n°5 relative aux moyens d'action du transporteur en cas de défaut de paiement) :

- Rappel terminologique : dans l'hypothèse d'un désaffrètement, on parle d'indemnité due par le donneur d'ordre au transporteur et non de surestaries.
- En cas de déhalage, c'est à dire lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de décharger une deuxième fois la marchandise dans un silo autre que celui prévu initialement par le contrat de transport, le transporteur peut, dans la pratique, demander une indemnité de déhalage correspondant à **une demi-journée de travail**, calculée en fonction du prix du transport, du tonnage et du nombre de jours entre le chargement et le déchargement indiqué sur la convention.

B/ Points de vigilance durant la négociation

Les cocontractants ont le devoir de mener les négociations de bonne foi.

Avant toute négociation contractuelle il est prudent de bien connaître :

- son interlocuteur, comme par exemple sa solvabilité, sa réputation en tant que donneur d'ordre, sa fiabilité...,
- les points essentiels susceptibles de négociation d'un contrat de transport (cf supra),
- les arguments qui seront avancés. Il est indispensable d'étayer chacune de vos revendications ou prétentions par une argumentation solide fondée sur des critères factuels et objectifs,
- les modalités de paiement.

Il pèse sur le donneur d'ordre une obligation d'information.

Le donneur d'ordre doit fournir au transporteur au plus tard au moment de la conclusion du contrat les indications relatives :

- à la nature et aux spécificités de la marchandise,
- aux dates de mise à quai,
- au lieu de chargement et de déchargement.

Les informations ainsi fournies sont d'autant plus importantes qu'elles sont déterminantes dans l'acceptation du transport et dans la mise en place d'un transport adapté au type de marchandise par le transporteur. Il est en effet de l'obligation du batelier de fournir un bateau en bon état de navigabilité et adapté au transport convenu ainsi qu'à la voie d'eau empruntée, ce qu'il ne peut pas faire s'il n'a pas les bonnes informations sur la marchandise.

Une attention particulière doit être portée aux délais de parcours convenus. En effet, pour éviter que le donneur d'ordre utilise le bateau comme lieu de stockage et l'immobilise pour un temps indéterminé, il faut vérifier que le délai imparti entre les dates de chargement et de déchargement soit cohérent.

Après négociation de ces différents éléments du contrat de transport, il est opportun pour le transporteur fluvial d'obtenir un écrit confirmant l'ensemble des dispositions ainsi convenues. Cet écrit peut prendre la forme d'une confirmation de commande que les deux parties devront accepter.

► Fiche n°02 : Comment faire respecter les engagements pris lors des négociations ?

Afin de faire respecter les engagements pris au cours de la négociation, la CNBA conseille aux transporteurs d'adresser immédiatement après la négociation une "confirmation de transport".

Ce document permet aux parties de conserver une trace écrite **des négociations entreprises par téléphone notamment.**

Il s'inspire de « la commande de transport », applicable en transport routier prévue par l'article L3222-4 du Code des Transports. Il constitue en fait une confirmation des conditions contractuelles préalablement négociées par téléphone, et, au plan juridique, une mini-convention écrite. La confirmation de transport confirme les conditions de rémunération et énumère les prestations annexes convenues entre le donneur d'ordre et le transporteur.

La confirmation de transport doit être transmise par le transporteur au co-contractant (le courtier ou le client) dès que les négociations sont terminées. Cette confirmation constitue un support écrit utile pour la rédaction du futur contrat de transport.

Sur ce document, figurent notamment :

- le prix négocié entre les parties, en tenant compte de la nature de la marchandise et de la distance à parcourir (voir plus haut la composition du prix du fret),
- la prise en charge des péages et taxes (transporteur ou tiers payant),
- les surestaries et autre indemnités telles que les indemnités de déhalage,
- les délais de planche.

Ce document s'il est signé par les deux parties peut constituer une preuve de la conclusion d'un contrat de transport, en cas de désaffrètement.

La confirmation de commande précède le contrat de transport. Un tel document permet donc de disposer d'un avant contrat, d'une première preuve juridique de la relation commerciale établie, et cela dans l'attente du contrat de transport définitif, qui ne parvient au batelier qu'au moment du chargement.

Il est conseillé d'adresser cette confirmation signée par e-mail ou par fax, de manière à disposer de l'accord du co-contractant **avant** la mise en route vers le lieu de chargement. Ce document ne sera utile que s'il est retourné signé, par la même voie, par le courtier ou le client.

Modèle de confirmation de transport

(document téléchargeable sur le site Internet de la CNBA)

Entreprise
Nom du bateau
Adresse à compléter
Téléphone à compléter
Fax à compléter
Email à compléter

Nom du courtier ou client
Adresse du courtier ou client
Code postal/ville du courtier/client

(Lieu de votre siège social), le (date)

Madame, Monsieur,

Conformément à notre discussion téléphonique, je vous confirme que je suis disposé à prendre en charge le transport que vous me proposez dans les conditions suivantes :

- Chargement : le à

- Déchargement : le à

- Marchandises : tonnes de

- Prix du fret : € par tonne

- Péages et taxes : prise en charge par le courtier/client (tiers payant) : ☐ Oui ☐ Non

- Délais de planche :

- délais dont nous avons convenu : jours au chargement
..... jours au déchargement

- délais de référence prévus dans la réglementation du pays concerné

- Surestaries :

- Montants dont nous avons convenu : € par jour
ou € / tonne/jour
- Montants de référence prévus dans la réglementation du pays concerné

Je vous remercie de bien vouloir me retourner par fax ou par e-mail cette confirmation de transport signée afin que je puisse assurer la prise en charge de ce transport. Sans retour de votre part, il ne me sera pas possible de donner suite à ce transport.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations cordiales.

Signature du transporteur
(précédée de la date)

Signature du courtier/du client
(précédée de la date)

► Fiche n°03 : Comment rédiger un contrat de transport ?

En vertu de la liberté contractuelle, le batelier peut prévoir avec son cocontractant les dispositions qui figureront dans le contrat de transport, telles que le prix de fret, les montants de surestaries (voir fiche n°1 au sujet de la négociation) ou les modalités de rupture du contrat. En l'absence d'une telle précision, ce sont les contrats types de transport de marchandises par voie navigable qui s'appliquent.

A/ Une obligation légale

L'article L.1432-2 du Code des transports exige que tout contrat de transport comporte des clauses définissant la nature et l'objet du transport, ses modalités d'exécution, son prix et les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur, (du commissionnaire) et du destinataire. L'article L.1432-3 du même code apporte une précision touchant à la forme du contrat : en effet la loi prévoit que seule une convention écrite peut définir les rapports entre les parties. Le Code des transports n'impose cependant pas une forme d'écrit en particulier.

La qualification de contrat de transport est importante dès lors qu'elle permet l'application de tout un ensemble de règles telles que l'action directe de l'article L.132-8 du Code de commerce, la forclusion de l'article L.133-3 du Code de commerce, ou la prescription annale de l'article L.133-6 du Code de commerce (voir 3ème partie relative à la responsabilité du transporteur).

Cependant, les parties ne seront juridiquement engagées et ne pourront faire valoir leurs droits qu'après avoir apposé **leurs signatures sur un tel document de transport**. Il est donc important que le batelier et son cocontractant signent un contrat pour encadrer juridiquement l'exécution du transport. En l'absence de leurs signatures, le contrat relatif à la prestation de transport ne produira aucun effet et ne pourra pas être invoqué à l'encontre d'une des parties contractantes. Une fois le contrat rédigé, il doit être transmis au transporteur fluvial au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise au port de chargement.

Le Code des transports n'impose pas une forme d'écrit particulière. Le contrat de transport prend le plus souvent la forme d'une lettre de voiture ou d'un connaissance fluvial.

S'agissant de la lettre de voiture, elle constitue un contrat tripartite liant le transporteur, l'expéditeur et le destinataire, le commissionnaire pouvant s'ajouter comme quatrième personne. il doit comporter les mentions suivantes, en vertu de l'article L132-9 du Code de commerce :

- la date : c'est à compter de la date que les effets juridiques débutent,
- la nature, les poids ou la contenance des objets transportés,
- le lieu de chargement,
- le délai dans lequel le transport doit être effectué,
- le lieu de déchargement,
- le nom du destinataire de la marchandise,
- le nom et le domicile du transporteur (et du commissionnaire s'il y en a un),
- le prix,
- l'indemnité due pour cause de retard.

Le connaissance fluvial est quant à lui défini par un arrêté ministériel du 20 juillet 1960. L'article 4 de cet arrêté prévoit les mentions qui doivent obligatoirement figurer sur le connaissance fluvial, ces mentions sont les suivantes :

- le contrat de transport en vertu duquel il est passé, c'est-à-dire le contrat au voyage, au tonnage ou à temps,
- le nom et l'adresse de l'expéditeur,
- le nom et l'adresse du transporteur,
- le nom et l'adresse du courtier de fret,
- la devise et le numéro d'immatriculation du bateau,
- la nature, le poids ou la quantité de la marchandise,
- le lieu de départ,
- le lieu de la destination,
- le délai approximatif normal de transport,
- les modalités de règlement du fret et des frais,
- les délais de planche au déchargement,
- les taux de surestaries,
- la compagnie d'assurances couvrant la responsabilité du transporteur et le numéro de la police.

Le connaissance fluvial peut remplacer la lettre de voiture et constitue en plus un titre de propriété qui autorise à disposer de la marchandise : vente, dépôt, gage. Le connaissance fluvial est donc négociable à ordre et transmissible par simple endossement. Il est rédigé en deux originaux, **un pour l'expéditeur, l'autre pour le transporteur**. Il est également établi deux doubles du connaissance destinés **l'un à l'expéditeur, l'autre au courtier**. Le connaissance original remis à l'expéditeur est seul négociable. Le connaissance doit être établi aussitôt après le chargement, et au plus tard dans les 24h qui suivent le chargement.

Dans la pratique du transport fluvial, les relations commerciales sont souvent régies par une convention d'affrètement. Cette convention est un accord écrit qui régit uniquement les rapports commerciaux entre l'artisan batelier et le courtier de fret fluvial (qui agit pour le compte d'un donneur d'ordre). En cas de contentieux, les parties contractantes se référeront aux stipulations contractuelles définies dans le contrat (dispositions qui se trouvent au verso de la convention d'affrètement). Sur ce document figurent notamment :

- les noms des différentes parties (expéditeur, transporteur et le courtier),
- la nature de la marchandise et son tonnage,
- le lieu de chargement,
- le lieu de déchargement,
- le prix du fret,
- le délai de planche et le taux de surestaries,
- les conditions générales ainsi que les conditions de résiliation de la convention (*ces informations doivent faire l'objet d'une lecture attentive avant d'apposer la signature sur un tel document*).

En l'absence de convention écrite entre les parties, définissant les droits et obligations de chacun, on se réfère aux contrats-types pour les transports de marchandises par voie navigable, institués par Décret. Le contrat-type est également applicable dans les cas où les parties ayant rédigé un contrat ont omis de s'accorder sur un élément de ce contrat.

B/ Les contrats-types

Il existe trois contrats-types applicables au transport par voie navigable, à savoir :

- le contrat-type à temps,
- le contrat-type au voyage,
- le contrat-type au tonnage,

auxquels il faut ajouter le contrat-type de sous- traitance.

Le contrat au voyage :

Le contrat au voyage consiste pour le transporteur à déplacer la marchandise sur un voyage déterminé ou sur une série de voyages par un même bateau contre une rémunération (Décret du 30 septembre 1996).

Le contrat-type au voyage s'applique à tout transport de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées.

Le contrat au tonnage :

Le contrat au tonnage est un contrat de transport par lequel le batelier s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne (Décret du 1er avril 1999).



Le contrat à temps :

Il consiste pour le transporteur à mettre un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée (Décret du 1er avril 1999). La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou de l'autre partie en respectant un délai de préavis fixé à "cinq jours par mois du contrat initial". La partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre une indemnité égale à 50% de la rémunération prévue par le contrat pour la période restant à couvrir.

A noter que pour ce dernier contrat il n'y a ni délai de planche ni surestaries, en raison du mode de rémunération du transporteur (à l'année, au mois ou à la journée). La notion de retard n'entre pas en compte.

Le contrat de sous-traitance :

Il s'agit pour un transporteur fluvial principal de sous-traiter les opérations de transport de marchandises à un batelier. Ce contrat-type doit reprendre obligatoirement les dispositions du contrat-type conclu entre le transporteur principal et son client. Il concerne uniquement les contrats de transport conclus entre des transporteurs publics fluviaux, sont exclues, les prestations confiées par des commissionnaires de transport.

Le transporteur qui tient son fret d'un de ses confrères, peut, à son tour, confier l'exécution du transport à un autre batelier. Pour cela, il doit néanmoins en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre. Par ailleurs, la rémunération du transporteur sous-traitant comprend, en sus du prix de transport proprement dit, les prestations supplémentaires effectuées telles que les frais de chargement et de déchargement, les frais d'arrimage, le coût de la protection particulière des marchandises...



► Fiche n°04 : Quelles sont les obligations des parties au contrat ?

■ Les obligations du transporteur**• La navigabilité du bateau :**

Le transporteur doit fournir un bateau en bon état de navigabilité et avoir à bord tous **les documents nécessaires à la navigation** tels que (à titre indicatif) :

- la lettre de voiture, la convention d'affrètement ou le connaissement,
- le certificat de capacité, nécessaire à la conduite des bateaux de commerce sur l'ensemble des voies intérieures (ou la patente du Rhin exigée pour circuler sur le Rhin),
- le certificat communautaire,
- le registre de droit réel avec le livret d'immatriculation,
- la déclaration de chargement,
- le certificat d'agrément pour certaines marchandises,
- le certificat de jaugeage,
- un exemplaire du règlement général de police de la navigation intérieure ainsi que celui du pays traversé,
- le livret de service pour l'équipage,
- l'attestation d'assurance.

• La formulation de réserves écrites et précises au chargement :

Le transporteur peut procéder avant le départ à la reconnaissance extérieure du chargement. En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à la conservation de la marchandise, il doit porter des réserves motivées sur le document de transport ou le connaissement. L'absence de réserve au départ ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité, cette fois ci non apparente, du chargement.

• La livraison de la marchandise telle qu'elle est mentionnée sur le document de transport.**■ Les obligations du donneur d'ordre (l'expéditeur ou le destinataire)**

- le conditionnement de l'emballage,
- l'étiquetage et le marquage de la marchandise,
- la présentation de la marchandise pour le transport,
- le paiement du fret s'il est le débiteur,
- le chargement ou le déchargement de la marchandise. Il appartient au transporteur de lui fournir toutes indications nécessaires au bon déroulement de ces opérations. Si ces dernières sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau, et plus généralement la sécurité, le transporteur peut demander l'interruption du chargement ou sa réfection.

B/ Les modifications apportées en cours de contrat : la clause carburant

Il est possible de réévaluer le prix du transport initialement convenu dans certains cas. En cas d'augmentation sensible du prix du carburant entre la conclusion et l'exécution du contrat de transport mais également si le transport est rallongé du fait du donneur d'ordre ou pour toutes autres modifications telles que le chargement d'un fret dont le poids réel est moindre, le contrat peut être renégocié.

En cas de variation de la charge carburant, il est prévu deux possibilités quant à l'imputation de cette charge supplémentaire sur la facturation. Ce sont les articles du Code des transports qui en détaillent les modalités d'application.

On distingue deux cas :

- **Le contrat comporte une clause carburant :**

(article L.4451-4 du Code des transports)

Dans ce cas, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport.

C'est au transporteur d'émettre une facture faisant apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

- **Le contrat ne comporte pas de stipulation relative à la charge carburant :**

(article L.4451-6 du Code des transports)

Dans ce cas, le prix du transport initialement convenu est révisé selon un dispositif légal d'indexation. Un décret en date du 30 mars 2007 n°2007-498 permet de calculer la part moyenne que représentent ces charges de carburant et ce grâce à une formule mathématique. Un outil de calcul sous forme de tableau est notamment disponible sur le site de la CNBA.

LA RELATION COMMERCIALE AVEC LES INTERMÉDIAIRES DE TRANSPORT



INTRODUCTION

Pour réaliser une ou plusieurs prestations de transport, le transporteur fluvial a recours le plus souvent au service d'un auxiliaire de transport.

Les partenaires économiques du batelier, hormis le client final, sont généralement les courtiers de fret fluviaux et les commissionnaires de transport.

Les activités de courtage et celle de commissionnaire peuvent être exercées par une seule personne à la fois. Cette situation ne permet pas toujours au batelier de bien distinguer en quelle qualité son cocontractant agit.

Pour cette raison, vous trouverez dans cette partie des éléments qui vous donnent la possibilité de discerner clairement avec quel auxiliaire de transport vous concluez vos engagements commerciaux. Les autres développements sont consacrés quant à eux, aux régimes de responsabilité des intermédiaires ainsi qu'à la procédure à suivre en cas de contentieux.

► Fiche n°05 : Qui sont les intermédiaires de transport ?

A/ Le courtier de fret fluvial

Le courtier de transport, au sens des articles L.131-1 et L.131-3 du Code de commerce, est **un auxiliaire de transport**, c'est-à-dire une personne qui concourt à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution.

Le courtier se borne à rapprocher les parties en vue de la conclusion d'un contrat auquel il demeurera étranger.

S'agissant plus particulièrement du courtier de fret fluvial, il est défini par l'article L.4441-1 du Code des transports en ces termes : « A la qualité de courtier de fret fluvial la personne physique ou morale qui est mandatée pour mettre en rapport des donneurs d'ordre et des transporteurs publics de marchandises par bateau en vue de la conclusion entre eux d'un contrat de transport ».

Un décret, en date du 31 mai 1996, a doté le courtier de fret fluvial d'un statut réglementaire qui l'oblige à s'inscrire sur un registre unique professionnel, tenu par les autorités de l'Etat de la région Nord-Pas-de-Calais. Cette inscription ouverte au public est personnelle et incessible.

Pour accéder à la profession de courtier, la personne doit remplir **les conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité** figurant à l'article L.4441-2 du Code des transports.

La capacité professionnelle suppose que la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise de courtage soit en possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur (sanctionnant une formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique préparant à la gestion d'une entreprise, ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant, quant à lui, une formation préparant aux activités de transport) ou justifie d'une expérience professionnelle (il faut avoir occupé, pendant trois années de suite, des fonctions de direction ou d'encadrement dans une entreprise exerçant des activités de courtage, ou dans une entreprise de transport de marchandises par voies navigables ou, encore, dans une autre entreprise si l'activité ainsi exercée relève du domaine des transports).

Quant à la condition d'honorabilité dont doit faire preuve le courtier de fret fluvial, celle-ci est remplie lorsque le courtier ne se trouve pas frappé d'une interdiction d'exercer une profession industrielle ou commerciale.

Les droits et obligations du courtier découlent du mandat donné par l'expéditeur ou le destinataire.

Il appartient à celui qui le mandate (qui demande ses services) de régler la commission d'affrètement.

Il peut s'agir selon les cas, du transporteur ou du chargeur/destinataire de la marchandise.

La commission payée au courtier de fret fluvial correspond à des honoraires d'intervention qui sont déterminés d'après les usages du lieu où s'effectuent les opérations et en considération des services rendus.



B/ Le commissionnaire de transport

L'article L.132-1 du Code de commerce donne une définition légale du commissionnaire, selon laquelle « le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant ».

Le code des transports définit également le commissionnaire dans son article L.1411-1 comme « la personne qui organise et fait exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant ».

A côté de ces définitions légales, il existe une définition jurisprudentielle⁽¹⁾ donnée par la Cour de cassation et qui continue d'être citée par les tribunaux. Pour la Cour, « la commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».

⁽¹⁾ Cass com, 16 février 1988 N° 86-18.309.

La Haute juridiction exige trois éléments pour caractériser la qualité de commissionnaire de transport :

- **Tout d'abord, le commissionnaire est un intermédiaire**, ce qui le différencie du transporteur proprement dit. En conséquence, le commissionnaire est en droit de stipuler une clause de non responsabilité pour perte ou avarie alors que le transporteur se le voit interdire selon l'article L.133-1 du Code de Commerce.
- **Ensuite, le commissionnaire est un organisateur**, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport et le distingue tout simplement du mandataire qui suit les ordres de son mandant.
- **Enfin, le commissionnaire conclut en son nom personnel** les contrats nécessaires à la réalisation de transport.

A ces trois critères, la jurisprudence ajoute le critère de la rémunération du commissionnaire⁽²⁾ de transport qui prend la forme d'un **forfait**. Le prix fixé par ce dernier ne détaille pas le coût des différentes prestations successives. L'argument tiré de la forme de la rémunération n'intervient qu'à titre supplétif, c'est-à-dire lorsque la qualité de l'intermédiaire ne peut être définie à l'aide des trois premiers critères cités plus haut.

Le commissionnaire de transport, pour pouvoir exercer son activité, doit être inscrit sur le registre des commissionnaires de transport, tenu par les directions régionales de l'équipement. Cette inscription est définitive mais personnelle et incessible. Elle est par ailleurs, subordonnée à **des conditions d'aptitude professionnelle et d'honorabilité** tout comme le courtier de fret fluvial, et cela en vertu d'un décret du 5 mars 1990.

S'agissant de l'aptitude professionnelle, la personne qui souhaite devenir commissionnaire de transport doit être en possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou technique spécialisé en transport, ou avoir une expérience professionnelle dans une entreprise de transport, ou encore réussir un examen spécifique.

La condition d'honorabilité nécessaire pour l'exercice de la profession de commissionnaire, suppose quant à elle, que ce dernier n'ait pas été condamné pour des infractions relevant du Code de la route, du Code des transports ou du Code du travail.

⁽²⁾ CA Metz, 31 janvier 1979

► Fiche n°06 : Comment distinguer les différents intermédiaires ?

Pour effectuer sa prestation, le batelier traite rarement avec le client final. **Il prend en effet contact avec un intermédiaire de transport qui est soit un courtier de fret fluvial, soit un commissionnaire de transport** (cf fiche n°05).

La qualité de cet intermédiaire est trop souvent méconnue du transporteur fluvial lorsqu'il négocie un transport. La difficulté survient également lorsque l'intermédiaire a les deux qualités à la fois.

Pour rappel, le courtier de fret fluvial n'est pas un commissionnaire, bien que les rôles des deux auxiliaires de transport se rapprochent nettement.

La distinction n'est pas toujours évidente pour le transporteur. Il appartient donc à ce dernier, de vérifier sur les documents de transports, en quelle qualité son cocontractant agit.

Vous trouverez ci-dessous des éléments qui vous permettront de distinguer les deux acteurs lorsque vous négociez vos transports avec ces derniers :

- **Lorsque le partenaire commercial agit au nom et pour le compte de son client**, il a la qualité de courtier. **Il n'agit donc que sur ordre de celui qui le mandate** (généralement le client final).
- **Lorsque le partenaire commercial agit en son nom personnel et pour le compte du client**, il est réputé être commissionnaire. Le commissionnaire se présente comme le cocontractant direct du transporteur auquel il fait appel, occultant ainsi le donneur d'ordre. **C'est lui qui figure comme expéditeur ou comme chargeur sur le document de transport et qui appose sa propre signature.**

Cette distinction entraîne une dualité du régime de responsabilité des intermédiaires.

► Fiche n°07 : Quels sont leurs régimes de responsabilité ?

Selon la qualité de votre cocontractant (courtier de fret ou commissionnaire de transport), la responsabilité diffère.

- Le courtier de fret est responsable en vertu des règles de la responsabilité civile du mandat énoncées par le Code civil. De ce fait, il est tenu à **une obligation de moyen**. Il ne répond, en effet, que de **ses fautes personnelles prouvées**, mais non de celles des transporteurs qui ont précédé ou suivi son intervention.
- Le commissionnaire est tenu à **une obligation de résultat** envers son client. Il répond ainsi de la mauvaise exécution du transport, que celle-ci soit imputable à **son fait personnel ou à la chaîne de transport** (aux différents prestataires de transport qui, interviennent).

Rappel de jurisprudence concernant le débiteur du prix du fret en transport fluvial :

Depuis longtemps, il est admis par la jurisprudence⁽³⁾ que le courtier (qui agit au nom de son mandant) n'est pas de plein droit débiteur du fret, comme l'est le commissionnaire (qui agit en son nom). Le courtier de fret fluvial ne devient personnellement débiteur du fret que **s'il a pris l'engagement de payer le batelier. Il en va ainsi également pour le paiement des surestaries. En d'autres termes, dès lors que la convention d'affrètement, signée par le courtier, mentionne expressément que le paiement du solde du fret est à sa charge, ce dernier est obligé de payer le fret au transporteur, augmenté des surestaries qui en constituent un supplément.**

⁽³⁾ Cass, com 23 octobre 1985 N°83-17158

► Fiche n°08 : Quelle est la procédure à suivre en cas de contentieux ?

A/ Le tribunal compétent

Le contrat de transport que vous avez conclu avec votre intermédiaire peut contenir une clause attributive de compétence. Il s'agit d'une disposition contractuelle dans laquelle les parties conviennent de confier le règlement du litige à une juridiction de leur choix (qui n'est pas toujours légalement compétente pour en connaître au regard des règles de la compétence d'attribution ou territoriale).

En l'absence de clause attributive de compétence, le tribunal compétent sera le Tribunal de commerce ou la Chambre de commerce du Tribunal de grande instance (dans les départements qui n'ont pas de Tribunal de commerce) puisque les activités professionnelles réalisées par le transporteur ainsi que par le courtier du fret ou le commissionnaire de transport sont des actes commerciaux par nature, en vertu de l'article L.110-1 et L.110-2 du Code de commerce.

B/ La prescription extinctive

La prescription extinctive est le délai au-delà duquel le transporteur n'est plus autorisé à saisir un tribunal. S'il agit en dehors de ce délai, son action ne sera pas recevable.

Ici aussi, selon la qualité de votre cocontractant (courtier de fret ou commissionnaire), la prescription ne sera pas la même.

- L'action en responsabilité à l'encontre d'un commissionnaire est soumise à la prescription annale, applicable en droit du transport (article L.133-6 du Code de Commerce). Ainsi, le délai pour agir à son encontre est de **un an** à compter du jour où la marchandise a été remise ou aurait dû être remise.
- L'action en responsabilité à l'encontre d'un courtier de fret fluvial est soumise à la prescription de droit commun applicable entre commerçants, soit **cinq ans**.

LES MOYENS D'ACTION DU TRANSPORTEUR EN CAS DE DÉFAUT DE PAIEMENT



03

INTRODUCTION

L'article 16 du contrat-type indique que le paiement est dû par l'expéditeur lors de l'enlèvement ou par le destinataire à la livraison sur présentation de la facture ou d'un document tenant lieu.

S'agissant du délai de règlement du fret au transporteur fluvial, celui-ci est fixé par le Code de commerce. En effet, l'article L.441-6 du Code prévoit que le règlement du prix doit avoir lieu dans un délai de 30 jours suivant la date de réception de la marchandise ou d'exécution de la prestation de transport demandée

Si ce délai est dépassé, et si la facture le prévoit, il peut être mis en place des pénalités de retard. Il ne faut donc pas hésiter lors de la négociation à inscrire dans le contrat de transport les conditions de règlement et préciser les conditions d'application du taux d'intérêt de retard comme l'énonce l'article L441-6 du Code de Commerce.

Pour obtenir le recouvrement du prix du fret ou des surestaries par exemple, le transporteur bénéficie de plusieurs moyens d'action. Il est conseillé de privilégier le recouvrement amiable avant toute action judiciaire.

► Fiche n°09 : Que faire en cas de défaut de paiement ?

A/ Le recouvrement amiable de créance

En cas de facture non payée à échéance, comme par exemple le prix du fret, ou en cas de non paiement des indemnités de surestaries, le transporteur peut engager ce que l'on appelle une procédure amiable de recouvrement d'impayés.

Afin d'optimiser ses chances d'obtenir le paiement, il convient d'observer un certain ordre de rappel, à savoir :

1) La relance téléphonique :

Elle consiste à contacter le débiteur en cas de retard de paiement constaté.

2) La lettre de relance :

Elle peut être envoyée en courrier simple.

3) 2ème lettre de relance en recommandée :

Lorsque le débiteur ne répond pas à la première lettre de relance, le transporteur envoie une deuxième lettre en courrier recommandé avec accusé de réception, dans laquelle il indique que son client s'expose à des intérêts de retard s'il ne paie pas dans un certain délai (8 jours par exemple). L'article L441-6 du Code de Commerce dispose que les pénalités de retard ne peuvent être égales à un taux inférieur à trois fois le taux d'intérêt légal. En outre, à compter du 1er janvier 2013, une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€ sera également à la charge du débiteur en situation de retard de paiement. Le montant de cette indemnité prévue par le Décret n°2012-1115 du 2 octobre 2012 sera inséré dans un nouvel article D.441-5 du Code de commerce.

4) La mise en demeure de payer :

Elle constitue un ultimatum avant d'engager une procédure contentieuse. Elle doit être envoyée en recommandé avec accusé de réception ou être transmise par acte d'huissier. Elle met en œuvre les intérêts de retard mentionnés dans les lettres précédentes (ou sur la facture). A défaut d'indication d'un taux de pénalité de retard, on applique le taux légal dû en application de l'article 1153 du Code Civil.

Lorsque le recouvrement amiable ne permet pas au transporteur d'obtenir le paiement de son fret (ou surestaries), le recouvrement judiciaire s'impose.

Des modèles de lettre de relance et de mise en demeure sont disponibles en téléchargement sur le site Internet de la CNBA, dans la section "adhérent / se faire respecter".

B/ L'action en justice

■ L'injonction de payer

Il s'agit d'une procédure relativement rapide et peu onéreuse qui ne nécessite pas de faire appel à un avocat.

Pour recourir à cette procédure, il faut remplir les conditions suivantes :

- La créance doit découler d'un contrat et son montant doit être défini ;
- Les preuves des créances doivent être établies par tous moyens : contrat, facture, bon de livraison, lettre de relance, lettre de mise en demeure, etc...

L'injonction de payer se traduit par une requête rédigée par le transporteur sur papier libre ou à l'aide d'un formulaire cerfa n°12946 (disponible sur internet), et adressée **au greffe du tribunal de commerce du domicile du débiteur** (le siège social pour les personnes morales).

Elle est datée, signée et doit être accompagnée de toutes les pièces justificatives prouvant le bien fondé de la demande (contrat, facture impayée, lettre de mise en demeure...). Si l'une des indications est manquante, la demande est nulle et ne peut être étudiée par le juge.

Si le juge estime la requête justifiée, il rend une ordonnance portant injonction de payer pour la somme qu'il retient. A partir de cette décision et dans un délai de 6 mois, le créancier (transporteur) en informe son débiteur par huissier de justice.

■ Le référé-provision

Le référé provision est une procédure rapide ne requérant pas l'urgence et qui vise à obtenir du juge une provision qui peut aller jusqu'à 100% de la créance. Pour que le juge des référés soit compétent, il faut que l'obligation ne soit pas sérieusement contestable. A défaut, il faudra requérir un jugement au fond.

La provision constitue en quelque sorte une somme à valoir sur la condamnation définitive.

Cette procédure d'urgence est conseillée lorsque le débiteur est proche du dépôt de bilan. La demande doit être présentée par acte d'huissier assignant le débiteur à comparaître devant le tribunal de commerce du lieu de son domicile.



■ L'assignation en paiement

C'est une procédure plus longue et plus onéreuse que les précédentes. L'acte d'assignation est délivré par voie d'huissier.

Il s'agit de citer le débiteur de la créance devant le tribunal de commerce du lieu de son domicile. Le recours à un avocat est en principe nécessaire.

Nota bene : la créance à recouvrer ne doit pas être prescrite ou éteinte pour quelque raison que ce soit. La loi du 17 juin 2008, portant réforme de la prescription prévoit désormais qu'en matière commerciale la prescription est de 5 ans. Cependant, **selon l'article L.133-6 du Code de Commerce, les créances qui sont nées d'un contrat de transport se prescrivent dans le délai d'un an.** La jurisprudence considère la demande du transporteur en règlement du prix du transport qu'il a lui-même exécuté comme une créance née d'un contrat de transport (Chambre commerciale 7 janvier 1955). Par conséquent le transporteur devra agir dans un délai de un an à compter du jour de la remise de la marchandise ou du jour où elle aurait dû être livrée.

C/ L'action directe

On parle d'action directe lorsque le transporteur, qui reste impayé suite à la réalisation d'un transport, demande le paiement de ce dernier auprès de la partie contractante autre que celle qui est débitrice. Cette action a pour fondement **l'article L.132-8 du Code de Commerce** qui stipule que l'expéditeur et le destinataire sont responsables solidairement du prix du transport.

Le transporteur peut donc obtenir paiement de sa créance auprès de tous les intervenants au contrat de transport. Cette loi étant d'ordre public on ne peut pas l'exclure par le jeu de clauses dans les documents de transport ou dans les documents commerciaux.

D/ Le privilège du transporteur

(ou le droit de rétention du transporteur sur la marchandise)

Cette action est très efficace pour l'obtention rapide du paiement de la créance, mais elle est très complexe à mettre en place car elle demande beaucoup de rigueur. Il est conseillé de l'utiliser pour des montants de créances importants. Elle est à user avec précaution.

Selon l'article L.133-7 du Code de commerce, le transporteur peut retenir la marchandise et les documents associés, en attendant le paiement de la créance qu'il détient vis-à-vis du propriétaire de la marchandise. La créance concernée peut être actuelle ou portée sur les expéditions antérieures.

En vertu de la loi, la créance doit porter sur :

- le prix de transport,
- les compléments de rémunérations dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement et au déchargement (par exemple les surestaries),
- les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération de transport et les intérêts.

Pour invoquer le privilège du transporteur, plusieurs conditions doivent être remplies. Il faut :

- être titulaire de l'une des créances précitées,
- que la marchandise transportée appartienne bien au débiteur,
- et que le débiteur soit impliqué dans l'opération de transport en tant que partie au contrat et également concerné par les créances issues des transports antérieurs.

Dès lors que toutes ces conditions sont respectées, le transporteur doit notifier au débiteur l'exercice de son droit de rétention, par lettre recommandée avec accusé de réception.

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FLUVIAL ET LE CONTENTIEUX DU TRANSPORT



04

INTRODUCTION

Lorsque la marchandise est endommagée ou perdue suite à un transport ou qu'elle arrive en retard au port de livraison, la responsabilité du transporteur est engagée.

Le régime de la responsabilité du transporteur fluvial, varie en fonction des voies navigables utilisées.

• En transport intérieur :

Le droit français s'applique lorsque le batelier effectue un transport sur les voies d'eau intérieures. Les textes applicables sont le Code de Commerce et les contrats types.

• En transport rhénan :

Le batelier sera soumis au droit spécifique rhénan lorsqu'il navigue sur le Rhin. Dans ce cas, on applique la loi d'Empire du 15 Juin 1895 sur les rapports de droit privé en matière de navigation intérieure, plus connue sous le titre de «Binnenschiffahrtsgesetz ». Cette loi s'applique donc sur la partie française du Rhin. Côté allemand, il faut également tenir compte des dispositions qui ont été intégrées en 1998 dans le nouveau Code de commerce allemand.

• En transport international :

Lorsque le transport s'effectue entre deux ports appartenant à deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la Convention de Budapest (dite CMNI), on parle de transport international. Il en va de même lorsque le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, sauf si un connaissance maritime a été établi ou que la distance à parcourir sur les eaux maritimes est plus longue. S'appliquent ici les dispositions de la CMNI et à défaut les règles de droit international.

Voyons dans quelle mesure le transporteur est responsable des marchandises transportées ainsi que la procédure contentieuse qui lui est applicable.

► Fiche n°10 : Le transporteur est-il responsable de la marchandise transportée ?

A/ En transport intérieur

S'agissant du transport interne, le batelier est soumis au régime du transporteur terrestre, régi par les articles L.133-1 à L.133-7 du Code de commerce. En droit français, le transporteur est présumé responsable de tous les dommages pouvant survenir aux marchandises durant leur voyage. Il s'agit d'une responsabilité de plein droit prévue par l'article L133-1 du Code de Commerce.

La responsabilité de plein droit du transporteur résulte de son obligation de résultat qui l'oblige à acheminer la marchandise en toute sécurité. Elle implique aussi que l'ayant droit de la marchandise (c'est-à-dire l'expéditeur ou le destinataire) soit dispensé de rapporter la preuve d'une faute du transporteur. La faute de ce dernier est présumée dès lors que le dommage est survenu entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison effective. Pour se dégager de cette responsabilité, le transporteur doit rapporter la preuve qu'il n'est pas à l'origine du dommage.

En cas d'avaries constatées, à la réception des marchandises, le destinataire doit émettre des réserves, s'il souhaite engager la responsabilité du transporteur. Il dispose en effet de **3 jours pour formuler des réserves par acte extra judiciaire ou par lettre recommandée** selon l'article L133-3 du Code de commerce.

En l'absence d'écrit relatant des réserves à la réception de la marchandise, ou si les réserves sont émises en dehors du délai légal, le destinataire est forclo, c'est-à-dire qu'aucune action à l'encontre du transporteur ne pourra être engagée.

En cas de contestation au sujet de l'état de la marchandise, au port de déchargement, les parties peuvent faire appel à un expert en assurance afin qu'il procède à une expertise contradictoire, c'est-à-dire en présence du transporteur et du destinataire. Cette expertise permettra d'établir les véritables responsabilités et d'évaluer le montant réel des dommages.

B/ En transport rhénan

Le « Binnenschiffahrtsgesetz » applique la même règle qu'en droit fluvial interne, à savoir une responsabilité de plein droit du transporteur, dispensant l'expéditeur ou le destinataire de rapporter la preuve d'une faute du marinier en cas de marchandises endommagées. Ainsi en vertu de l'article 58.1 du « Binnenschiffahrtsgesetz », « le batelier est tenu du dommage subi par les marchandises par suite de perte ou de détérioration à partir du moment où il a reçu les marchandises jusqu'à ce qu'il les ait livrées ».

En droit allemand, la responsabilité du transporteur est également présumée dès lors que le dommage est survenu durant le transport.

C/ En transport international

Le batelier est soumis à une responsabilité de plein droit, dès lors qu'il est tenu à une obligation de résultat. En effet, l'article 3.1 de la Convention de Budapest est stipulé comme suit: "Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées."

Pour pouvoir engager la responsabilité du transporteur fluvial international, il appartient au destinataire d'émettre des réserves dans les cas suivants :

- si les pertes et les dommages aux marchandises sont apparents, les réserves doivent être formulées au plus tard au moment de la livraison (article 23.3 de la CMNI),
- lorsque les pertes et les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise au plus tard dans un délai de sept jours à compter de la livraison (article 23.4 de la CMNI),
- en cas de retard, le délai est de 21 jours après la livraison (article 23.5 de la CMNI).

Une attention particulière doit être accordée aux obligations du transporteur fluvial pour les livraisons par allèges de certains produits au port d'Anvers. Dans un tel cas de figure, le batelier doit respecter les conditions d'Anvers 1951 énoncées dans un document nommé FOB 51.

Dans le cadre d'un transport international, outre les relations commerciales entre le transporteur et le client ou le courtier, existent aussi les relations commerciales entre le vendeur et l'acheteur. Une réglementation propre au commerce international régit l'étendue de leurs responsabilités. Ainsi on peut lire sur certaines factures des termes relatifs aux conditions de vente à l'international déterminant précisément le lieu où s'arrêtent les responsabilités du vendeur et où commencent celles de l'acheteur (voir le tableau des termes commerciaux en annexe à la fin de cet aide-mémoire).

► Fiche n°11 : Le transporteur peut-il être exonéré de sa responsabilité ?

A/ En transport intérieur

Le transporteur fluvial naviguant sur les voies navigables de France peut se dégager de sa responsabilité présumée, s'il apporte la preuve d'un des cas exonératoires prévus par l'article L133-1 du Code de commerce, repris ci-dessous :

• Le vice propre de la chose :

Il se définit comme une détérioration survenue à la marchandise pour une cause qui lui est interne. Il s'agit d'une tare intrinsèque d'une marchandise qui la prédispose à se détériorer en cours de transport, même correctement exécuté. La manifestation d'un vice propre peut se traduire par une diminution du poids ou du volume de la marchandise.

Exemple : perte d'humidité de la marchandise ou coulage et combustion d'un solide.

• La force majeure :

Il s'agit d'un événement exceptionnel auquel on ne peut faire face. En droit, les conditions de la force majeure évoluent au gré de la jurisprudence. Depuis un arrêt de la Cour de cassation du 17 février 2010, l'événement, pour constituer un cas de force majeure, doit être imprévisible, irrésistible et extérieur.

Exemple : des circonstances atmosphériques exceptionnelles lorsqu'elles sont anormales pour la période de l'année et la région.

• Une faute de l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) :

Constituent par exemple une faute de l'ayant droit la défectuosité de l'emballage/du chargement, ou l'absence de signalisation quant aux soins à apporter à des marchandises présentant un danger.

B/ En transport rhénan

Le « Binneschiffahrtsgesetz », dans son article 59, reprend expressément, les trois causes d'exonération applicables à un transport intérieur, vues ci-dessus.

Une réforme allemande, en date du 25 Juin 1998, insère deux nouveaux cas exonératoires propres à la navigation fluviale dans le Code de commerce allemand.

Il s'agit d'abord du cas du chargement en pontée, qui ne sera exonératoire qu'à partir du moment où il a été convenu conventionnellement par les parties.

Le second cas d'exonération concerne la défectuosité du bateau. Tout comme l'ancien article 58 de la « Binnenschiffahrtsgesetz », le transporteur est exclu de toute responsabilité du fait d'un dommage causé par l'état défectueux du bâtiment ou de ses accessoires dès lors qu'il n'a pas été décelé au commencement de l'expédition. Cependant, le nouveau texte ne permet plus au transporteur d'écarter sa responsabilité en cas de vice caché du bateau.

Noter que les parties peuvent rajouter des causes conventionnelles d'exonération dans la mesure où le « Binnenschiffahrtsgesetz » est un texte supplétif.

C/ En transport international

D'après la convention de Budapest (CMNI), le transporteur fluvial peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant les mêmes causes qu'en droit interne. S'ajoute à cette exonération de principe, une exonération plus spécifique.

En effet, en vertu de l'article 18 de la CMNI, le transporteur est exonéré de sa responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard des marchandises résultent de l'une des circonstances énumérées ci-après :

- de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire,
- d'un transport de marchandises en pontée ou en cales ouvertes convenu avec l'expéditeur ou conformément aux usages du commerce,
- de l'absence ou d'une défectuosité de l'emballage,
- de l'insuffisance ou de l'imperfection des marques d'identification des marchandises,
- des opérations ou des tentatives d'opérations de secours ou de sauvetage sur les voies navigables,
- d'un transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas observé les instructions convenues dans le contrat de transport...

► Fiche n°12 : La responsabilité du transporteur peut-elle être limitée ?

A/ En transport intérieur

En droit français, selon l'article L133-1 alinéa 3, toutes clauses, insérées dans un contrat de transport, rendant le transporteur irresponsable en cas de perte ou d'avarie, sont interdites.

En revanche ne sont pas prohibées les clauses limitant le montant des dommages et intérêts dû par le transporteur en cas de retard ou de dommage aux marchandises.

La limitation de responsabilité consiste pour le transporteur à indemniser partiellement l'ayant droit de la marchandise, en cas de retard, d'avarie, ou de perte totale des marchandises transportées. Ainsi l'indemnisation, prévue par les contrats-types, ne peut excéder 762.25 euros par tonne de marchandises manquantes et doit être inférieure aux tonnes chargées multipliées par 152.45 euros. On retient la plus faible des deux sommes obtenues.

Par exemple : pour un transport de 500 tonnes et une avarie ou une perte de 200 tonnes, le plafond d'indemnisation est de : $762.25\text{€} \times 200 = 152\,450\text{€}$ ou $152.45\text{€} \times 500 = 76\,225\text{€}$. L'indemnisation ne pourra donc être supérieure à cette dernière somme.

En cas de dépassement des délais de route (donc de retard de la marchandise), l'indemnité ne peut excéder la moitié du prix du transport selon les contrats types.

B/ En transport rhénan

Une limitation particulière applicable au propriétaire des bateaux est prévue par les articles 1 à 6 de la « Binnenschiffahrtsgesetz ». En effet, le propriétaire de bateau est en droit de limiter sa responsabilité à hauteur de la valeur du bateau et du fret pour les cas limitativement énumérés (article 4).

L'article 4 de la « Binnenschiffahrtsgesetz » précise les conditions dans lesquelles la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau est admise. Cette limitation s'applique quel que soit le fondement de la responsabilité, délictuel ou contractuel. Elle ne profite qu'au seul propriétaire du bateau. Le capitaine et le reste de l'équipage sont soumis à une responsabilité illimitée.

Un tel système de limitation de responsabilité s'apprécie sur la valeur du bateau au moment de l'évènement considéré comme générateur de la créance. Par conséquent, en cas d'importants dommages ou de perte totale du bateau, le créancier devra se contenter d'un montant très réduit ou même nul.

Cette limitation particulière du propriétaire de bateau, prévue par la «Binnenschiffahrtsgesetz», se distingue de celle du transporteur. Ainsi, le Code de commerce allemand prévoit des

limitations de responsabilité applicables au transporteur, en cas de perte ou d'avaries survenues durant le voyage, pour un montant égal à 8.33 DTS. En cas de dommage causé par un retard, la limitation de responsabilité du transporteur s'élève à trois fois le montant du fret.

C/ En transport international

En droit international des transports, l'article 20 de la Convention de Budapest énonce les limites maximales de responsabilité applicables au transporteur fluvial.

- Pour chaque colis endommagé ou perdu, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement et 2 unités de comptes pour chaque kilogramme de poids mentionné dans le document de transport,
- Lorsqu'il s'agit d'un conteneur vide endommagé, la responsabilité maximale du transporteur ne peut excéder le montant de 1 500 unités de compte,
- Lorsqu'il s'agit d'un conteneur rempli de marchandise, l'indemnité à la charge du marinier ne peut aller au-delà de 1 500 unités de compte, auxquelles il faut ajouter le montant de 25 000 unités de compte.



► Fiche n°13 : Dans quels cas la limitation de responsabilité peut-elle être écartée ?

A/ En transport intérieur

La limitation d'indemnisation, en cas de retard, perte, ou avarie de la marchandise due par le transporteur est écartée dans deux cas : lorsque le transporteur commet ce que l'on appelle une faute inexcusable ou lorsque le chargeur effectue une déclaration de valeur.

• La faute inexcusable/ le dol :

La faute inexcusable vient remplacer la faute lourde, auparavant exigée pour exclure la limitation d'indemnité. La faute inexcusable se situe un cran au-dessus de la faute lourde et a les mêmes effets que le dol.

La faute inexcusable s'apparente à : **un acte ou une omission du transporteur, téméairement accepté et avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement.**

Si la faute inexcusable est prouvée, le transporteur voit ses limitations d'indemnité supprimées et devra rembourser la totalité des pertes au montant de leur valeur réelle, à l'exception des dommages indirects. L'existence d'une faute inexcusable, assimilée à un dol, n'autorise pas l'ayant droit de la marchandise à se placer sur le terrain quasi délictuel pour éviter, par exemple, le jeu de prescription annale.

• La déclaration de valeur :

Elle permet de fixer les indemnités dues par le transporteur en cas d'avaries ou de perte de la marchandise. Il s'agit d'une technique qui permet à l'expéditeur ou au destinataire d'échapper à la limitation de responsabilité du transporteur en substituant les plafonds d'indemnité par une indemnité égale au montant prévu par la déclaration de valeur. Il s'agit d'une assurance de responsabilité. Cette déclaration de valeur doit être mentionnée sur le document de transport.

Ne pas confondre : déclaration de valeur et assurance ad valorem :

La déclaration de valeur est une assurance responsabilité ; l'assurance ad valorem est une assurance de choses. Cette dernière permet d'assurer la marchandise en tant que telle à sa valeur réelle (pour les marchandises à forte valeur ajoutée comme l'or par exemple).

• La déclaration d'intérêt spécial à la livraison :

C'est une procédure dans le même esprit que la déclaration de valeur mais elle porte sur le retard de transport. Elle a pour effet de remplacer le montant d'indemnisation par un autre plus élevé. Les valeurs doivent être notifiées au transporteur et la déclaration doit être inscrite sur la lettre de voiture ou autre contrat de transport.

B/ En transport rhénan

Le Code de Commerce allemand écarte la limitation de responsabilité du transporteur rhénan lorsque ce dernier a commis une faute intentionnelle ou inexcusable. On entend ici par faute "un acte ou une omission du transporteur commis de façon intentionnelle ou imprudente et avec la conscience qu'un dommage en résulterait."

C/ En transport international

Dans le cadre d'un transport fluvial international, l'article 21.1 de la Convention de Budapest (CMNI) énonce que « le transporteur ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec **l'intention** de provoquer un tel dommage, soit **témérement et avec conscience** qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

L'article 20.4 de la même convention rajoute deux cas d'exclusion supplémentaires à la limitation de responsabilité du transporteur :

- Lorsqu'une valeur plus élevée de la marchandise a été expressément mentionnée dans le document de transport et que le transporteur n'a pas rejeté cette précision,
- Lorsque les parties ont convenu expressément des limites maximales de responsabilité supérieures.



► Fiche n°14 : Quelles sont les procédures à suivre en cas de contentieux ?

A/ En transport intérieur

• Intérêt et qualité pour agir

En cas de contentieux, toute personne voulant soumettre sa prétention devant un juge, doit avoir **un intérêt à agir**. A un intérêt à agir, la personne qui a subi un dommage.

L'intérêt pour agir n'est pas la seule condition de recevabilité d'une action en justice, la personne doit également avoir **la qualité pour agir**. En matière contractuelle, par exemple, seules les parties contractantes ont la qualité pour agir.

• Le tribunal compétent

A défaut de clause de compétence juridictionnelle insérée dans le contrat, les règles de compétence de droit commun s'appliquent.

En matière civile, et plus précisément en matière contractuelle, le nouveau code de procédure civile permet au demandeur de choisir entre plusieurs juridictions :

- le tribunal du lieu du domicile du défendeur,
- la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose,
- le tribunal du lieu de l'exécution de la prestation de service.

De manière générale, **tous litiges entre deux commerçants relèveront de la compétence du Tribunal de Commerce ou de la Chambre de Commerce du Tribunal de grande instance** (dans les départements qui n'ont pas de Tribunal de commerce). Le transporteur fluvial est réputé être un commerçant dès lors que son activité, exercée à titre habituel, est considérée comme une activité commerciale par nature selon les articles L.110-1 et L.110-2 du Code de commerce.

En matière pénale, et en vertu de code de procédure pénale, le tribunal compétent peut être soit celui du domicile de l'auteur de l'infraction, soit celui du domicile de la victime ou encore celui du lieu de la commission de l'infraction.

• La prescription extinctive

La prescription extinctive est le délai au-delà duquel le titulaire du droit d'action n'est plus autorisé à saisir un tribunal. S'il agit en dehors de ce délai, son action ne sera pas recevable.

Toutes les actions nées d'un contrat de transport terrestre se prescrivent dans le délai de **un an à compter du jour de la réception de la marchandise** en vertu de l'article L133-6 du Code de commerce.

B/ En transport rhénan

• Le tribunal compétent

Pour les questions relevant des activités commerciales, le justiciable peut porter sa demande, dès lors qu'il a un intérêt et la qualité pour agir, devant **les juridictions de droit commun** de son pays (article 130 du "Binnenschiffahrtsgesetz").

Pour juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale et autres contestations civiles propres à la navigation sur le Rhin, les articles 34 et suivants de la Convention de Mannheim (accord international qui régleme la circulation des bateaux sur le Rhin) instaurent une juridiction commune. Il s'agit du **tribunal pour la navigation du Rhin** qui est la juridiction de première instance dans chaque pays traversé par le fleuve. Pour la France, la juridiction compétente est le Tribunal d'instance de Strasbourg en matière civile et pénale. S'agissant de la juridiction d'appel, les parties ont le choix de porter leur affaire soit devant la Commission centrale qui a son siège à Strasbourg, soit devant le tribunal de second degré du pays dans lequel le jugement de première instance a été rendu.

• La prescription extinctive

La "Binnenschiffahrtsgesetz", dans ses articles 117 et suivants, prévoit que les actions en recouvrement des créances sont prescrites au bout d'un an à compter de la fin de l'année pendant laquelle ces dernières sont devenues exigibles.

C/ En transport international

• Intérêt et qualité à agir

Comme en droit interne, la personne lésée doit prouver un préjudice (intérêt à agir) et sa qualité de partie contractante (qualité à agir).

• Le tribunal compétent

La Convention de Budapest (CMNI) ne contient aucune disposition relative à la compétence juridictionnelle. En l'absence d'une telle clause, ce sont les règles de droit international privé qui s'appliquent dès lors que les parties sont de nationalités différentes ou résident dans des pays différents. Il appartiendra au juge français de trancher un conflit de loi.

Exemple de règle de droit international privé en matière contractuelle : le juge peut appliquer la loi du pays du lieu de conclusion du contrat ou la loi présentant le lien le plus étroit avec la situation.

• La prescription extinctive

Le droit d'action, dans le cadre d'un contentieux né d'un contrat soumis au régime de la CMNI, se prescrit dans le délai d'un an à compter de la date de livraison réelle ou prévue selon l'article 24 de la Convention de Budapest.

LE CONTENTIEUX AVEC LE GESTIONNAIRE DE LA VOIE D'EAU



INTRODUCTION

Le transporteur fluvial en tant que prestataire de transport est un usager de la voie d'eau, c'est-à-dire un utilisateur du domaine public fluvial ou portuaire.

Il peut arriver que l'usager rencontre des difficultés sur le réseau qu'il utilise pour effectuer ses transports. Ces difficultés peuvent être à l'origine d'un ou plusieurs préjudices (matériels ou commerciaux).

Ainsi, pour connaître au mieux vos droits lorsque vous utilisez le domaine public, vous trouverez dans cette partie plusieurs informations relatives à la responsabilité du gestionnaire de la voie d'eau, notamment la procédure à suivre en cas de contentieux.

► Fiche n°15 : Dans quels cas le transporteur peut-il engager la responsabilité du gestionnaire ?

La responsabilité du gestionnaire de la voie d'eau peut être recherchée pour tout dommage ayant lieu sur le domaine utilisé pour l'exercice de ses missions, qu'il s'agisse d'un domaine public ou d'un domaine privé. La responsabilité du gestionnaire peut être engagée dans deux cas : en cas de défaut d'entretien normal de la voie d'eau ou en cas de faute.

■ Le défaut d'entretien normal

On entend par « entretien normal », l'entretien qui est envisagé pour assurer à l'usager ou au public **un usage de l'ouvrage conforme à sa destination**.

Le défaut d'entretien, pour pouvoir être invoqué, doit excéder les déficiences mineures. Peuvent constituer des défauts d'entretien de la voie d'eau :

- les obstacles à la navigation provoqués par des chutes d'arbres, des inondations, des incendies et des interruptions de la navigation,
- les défaillances des ouvrages.

A titre d'exemple, constitue un défaut d'entretien normal, l'échouage provoqué par un entretien déficient ou des dysfonctionnements liés au service de VNF alors que le batelier a de son côté commis aucune faute.

Le défaut d'entretien ne doit pas être imprévisible ou constituer un fait de force majeure, cause exonératoire pour le gestionnaire.

Pour rappel, constituent une situation exceptionnelle, caractéristique d'une force majeure, les causes naturelles comme le gel, la sécheresse, et la crue.

■ La faute

La responsabilité du gestionnaire de la voie d'eau peut également être engagée en cas de faute d'un agent (ou des agents) du gestionnaire de la voie d'eau, qui cause un préjudice au transporteur fluvial. Pour caractériser une faute, il faut déterminer si l'agent s'est comporté comme il aurait dû.

Deux solutions sont possibles pour le transporteur, soit il agit à l'encontre de l'agent qui a commis le dommage dans le cadre de son activité, soit il agit à l'encontre du responsable du dommage causé par son agent. La deuxième solution est préférable pour la victime dès lors que l'agent fautif n'est pas toujours solvable.

Le lien de causalité entre la faute et le préjudice subi par le transporteur doit en outre être établi.

► Fiche n°16 : Quels sont les préjudices réparables pour le transporteur ?

Lorsque la responsabilité du gestionnaire est établie, celui-ci peut être condamné à la réparation du préjudice direct et/ou du préjudice indirect subi par le batelier.

■ Le préjudice direct

Il s'agit des **dommages affectant le bateau et ses éléments**. La réparation ici s'apparente en une indemnisation monétaire correspondant aux frais de réparation.

Exemple de préjudice direct : destruction partielle du bateau suite à un dysfonctionnement de l'écluse.



■ Le préjudice indirect

Il s'agit ici **des pertes d'exploitation** ou de **la perte du chiffre d'affaire** subie par le transporteur fluvial suite à une faute ou un défaut d'entretien de la part du gestionnaire.

Ainsi, le batelier qui se trouve à l'arrêt suite à un dysfonctionnement des ouvrages par exemple, peut réclamer une indemnité correspondant aux gains manqués pendant la durée de cette immobilisation.

Le batelier lorsqu'il souhaite engager la responsabilité du gestionnaire sur ce fondement doit fournir des justificatifs. Le transporteur doit en effet apporter **la preuve de la rupture des engagements commerciaux** qu'il avait négociés avant la réalisation du dommage ou d'une impossibilité d'effectuer des transports potentiels.

A titre d'exemple, les juges administratifs ont retenu la responsabilité de VNF pour perte d'exploitation suite à une période d'inactivité de 14 semaines consécutives à un talonnage. Les juges se sont fondés ici sur l'attestation de l'affréteur avec lequel le batelier travaillait.

À l'inverse, une demande d'indemnisation pour immobilisation d'une péniche durant sa réparation a été rejetée en l'absence de justification de la rupture d'engagements commerciaux ou d'une impossibilité d'effectuer des transports potentiels (CAA Nancy 7 avril 2005 n°00NC00454).

► Fiche n°17 : Quelle procédure suivre en cas de contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau ?

■ Le Tribunal compétent

Les litiges pouvant survenir entre le gestionnaire public et les entreprises qui empruntent le réseau navigable français sont portés devant le **tribunal administratif**.

■ La charge de la preuve et les preuves à apporter en cas de contentieux

La procédure administrative est inquisitrice, le juge cherche lui-même à partir d'éléments (constatation de faits, audition de témoins) si le gestionnaire a bien commis une faute.

La responsabilité du gestionnaire est une responsabilité pour **faute présumée**. Le transporteur n'a pas à apporter de preuves.

Une telle présomption bénéficie donc au transporteur, usager du domaine public puisque une fois que sa qualité de victime est établie, le juge présume le défaut d'entretien ou la faute du gestionnaire.

Pour pouvoir s'exonérer de sa responsabilité, **il appartient au gestionnaire d'apporter des preuves**. Constituent des causes exonératoires de responsabilité pour le gestionnaire :

- la faute du transporteur,
- la bonne connaissance par le transporteur du lieu où s'est produit le dommage,
- la situation illégale de l'usager (transporteur) vis-à-vis de l'utilisation du domaine public,
- une bonne signalisation du danger qui est à l'origine du dommage,
- l'absence de faute de ses agents ou un entretien normal du réseau.

■ La prescription

Le délai d'action pour engager une poursuite judiciaire à l'encontre du gestionnaire de la voie d'eau est de **quatre ans à compter du 1er janvier qui suit l'année où s'est produit le dommage** (loi n°68-1250 du 31 décembre 1968).

LEXIQUE DES TERMES JURIDIQUES



« **Binnenschiffahrtsgesetz** » : Loi allemande du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure, s'appliquant en Alsace et en Lorraine.

Clause attributive de juridiction : Clause contractuelle désignant par avance le tribunal territorialement compétent en cas de litige. Également appelée clause attributive de compétence.

Connaissance : Document de transport représentant la marchandise. Il est également la preuve du contrat de transport fluvial et de la réception des marchandises par le transporteur. Le connaissance permet au destinataire d'en prendre livraison.

Contrat type : Contrat de transport fluvial de marchandise. Ce contrat est applicable de plein droit en l'absence de convention écrite entre les parties.

Contrat au voyage simple : Contrat par lequel un entrepreneur de transport s'engage à faire un voyage déterminé.

Contrat de transport : Convention par laquelle un professionnel, dit voiturier, s'engage à déplacer une quantité de marchandise définie, dite envoi, moyennant un prix déterminé et dans un certain délai.

Convention de voyages multiples : Contrat au voyage ayant pour objet une série de voyages successifs effectués par un même bateau.

Convention d'affrètement : Document de transport signé par le batelier et le courtier (ou le commissionnaire) règlementant l'exécution d'un voyage.

Convention de Budapest : Signée à Budapest le 22 juin 2001, la Convention « relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure » (CMNI) s'applique aux contrats de transports fluviaux internationaux. Elle est entrée en vigueur le 1er avril 2005.

Convention de Mannheim : Règles internationales régissant la navigation rhénane, s'étendant également au grand canal d'Alsace. Cette Convention pose, notamment, le principe de la liberté de navigation sur le Rhin, y compris ses embouchures, sur les voies artificielles néerlandaises et eaux intérieures.

Courtier du fret fluvial : Intermédiaire qui, en tant que mandataire de l'expéditeur, conclut et gère un contrat de transport fluvial, sans pour autant être garant du transporteur.

Fret : Dans tous les modes de transport désigne la marchandise transportée.

Lettre de voiture : D'une façon générale, document établi pour matérialiser un contrat de transport terrestre.

Mise en demeure : Acte ou sommation enjoignant au débiteur d'exécuter son obligation.

Prescription : Délai au-delà duquel il n'est plus possible de faire valoir ses droits en justice.

Présomption de responsabilité : Système dans lequel le débiteur de l'obligation est automatiquement tenu pour responsable, jusqu'à preuve contraire, de la mauvaise exécution de sa prestation, sans que son cocontractant ait à établir que cette mauvaise exécution résulte de telle ou telle faute de sa part.

Réserves : Observations écrites tendant à constater l'existence d'une anomalie sur la marchandise transportée. Elles peuvent être prises par le destinataire (réserves pour manquants ou avaries à l'arrivée), par le premier transporteur ou un transporteur intermédiaire (réserves sur l'état de la marchandise ou sur son emballage). Les réserves sont en général portées sur le document de transport.

Surestaries : Indemnités payées au transporteur en cas de dépassement du délai de planche.

Transitaire : Intermédiaire spécialisé assurant la liaison entre deux modes de transport en conformité des instructions qu'il a reçues.

Unité fluviale : Tout moyen de transport fluvial auquel recourt le transporteur pour l'acheminement de la marchandise (automoteur, pousseur, barge....).

► ANNEXE : Les surestaries en Europe : la France

■ Cadre légal

Délibération du conseil d'administration des Voies navigables de France du 7 octobre 2010.

■ Montants des surestaries

Les montants des surestaries se calculent par journée entière.

Bateaux dont le port en lourd est inférieur ou égal à 499 tonnes :

	Bateau avec moteur	Bateau sans moteur
Pour les 3 premiers jours	184€	147€
À partir du 4ème jour	205 €	161€

Bateaux dont le port en lourd est supérieur à 500 tonnes :

	Bateau avec moteur	Bateau sans moteur
Bateau de 500 à 1099 tonnes	272€	236€
Bateau de plus de 1100 tonnes	378€	289€

■ Exemple correspondant aux montants de surestaries pour une demi-journée et pour un bateau d'un port en lourd de 1750 tonnes

Pour un bateau à moteur :

$378€ / 2 = 189 €$ pour une demi-journée.

Pour un bateau sans moteur :

$289€ / 2 = 144.50 €$ pour une demi-journée d'attente.

► ANNEXE : Les surestaries en Europe : la Belgique

■ Cadre légal

Arrêté royal belge du 19 juin 2011 (article 2).

■ Montants des surestaries

Les montants des surestaries se calculent par demi-journée et en fonction du tonnage :

	Bateau à propulsion mécanique	Bateau sans propulsion mécanique
Bateau de 1750 tonnes inclus	0.51€	0.43€
Bateau entre 1750 tonnes et 3500 tonnes	0.46€	0.38€
Bateau de plus de 3500 tonnes	0.41€	0.32€

Les montants ci-dessus sont ceux applicables en 2012. L'arrêté royal belge du 19 juin 2011 prévoit une actualisation chaque année sur la base de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente. Les montants initiaux ont été fixés sur la base de l'indice 113,55 (novembre 2010, base 2004 = 100). En novembre 2011 cet indice était de 118,96 (soit 4,76% d'augmentation par rapport à 2010). C'est sur la base de cet indice qu'ont été calculés les montants présentés dans le tableau ci-dessus.

■ Exemple correspondant aux montants de surestaries pour une demi-journée et pour un bateau d'un port en lourd de 1750 tonnes

Pour un bateau à propulsion mécanique :

$0.51 € \times 1750 \text{ tonnes} = 892.50 €$ pour une demi-journée.

Pour un bateau sans propulsion mécanique :

$0.43 € \times 1750 \text{ tonnes} = 735 €$ pour une demi-journée.

► ANNEXE : Les surestaries en Europe : les Pays-Bas

■ Cadre légal

Arrêté royal du 22 juin 2011 (article 8).

■ Montants des surestaries

Les montants de surestaries se calculent par heure de la manière suivante :

Pour les bateaux à moteur :

$(0,019 \text{ € par tonne de port en lourd} + 6,25 \text{ €}) \times \text{le nombre d'heures}$.

Pour les remorqueurs et les pousseurs :

50% de l'indemnité redevable pour les bateaux à moteur.

■ Exemple correspondant aux montants de surestaries pour une demi-journée et pour un bateau d'un port en lourd de 1750 tonnes

Pour un bateau à moteur :

$((0,019 \text{ €} \times 1750 \text{ tonnes}) + 6,25 \text{ €}) \times 12 \text{ heures} =$

$(33,25 + 6,25) \times 12 =$

$39,50 \times 12 =$

474 € pour une demi-journée

Pour un pousseur ou remorqueur :

$474 - 50\% = \textbf{237 €}$

► ANNEXE : Les surestaries en Europe : l'Allemagne

■ Cadre légal

Verordnung über die Lade und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrtsge-
setz du 23 novembre 1999 (article 4 et 7).

■ Montants des surestaries

Les montants de surestaries se calculent par heure de la manière suivante :

Transport de marchandises :

- Bateau de 1500 tonnes : 0.05€ par tonne de port en lourd et par heure,
- Bateau de plus de 1500 tonnes : forfait de 75 € par heure + 0.02 € par tonne supplémentaire au-delà de 1500 tonnes par heure.

Transport de citernes/pétrole :

- Bateau dont le port en lourd est inférieur ou égal à 500 tonnes : 25€ par heure,
- Bateau de 500 à 1000 tonnes : 54€ par heure,
- Bateau de 1000 à 1500 tonnes : 75€ par heure,
- Bateau de plus de 1500 tonnes : forfait de 75€ par heure+ 10€ pour chaque tranche de 500 tonnes supplémentaires et par heure.

■ Exemple correspondant aux montants de surestaries pour une demi-journée et pour un bateau d'un port en lourd de 1750 tonnes

Pour un bateau de marchandise :

$(75 \text{ €} + (0,02 \text{ €} \times 250 \text{ tonnes})) \times 12 \text{ heures} =$

$900+60 = \textbf{960 €}$ pour une demi-journée

Pour un bateau citerne/pétrole :

$(75 \text{ €} \times 12 \text{ heures}) + (5 \text{ €} \times 12 \text{ heures}) =$

$900 + 60 = \textbf{960 €}$ pour une demi-journée

■ Coordonnées des sièges CNBA :

CNBA Paris	43 rue de la brèche aux Loups 75012 Paris	Tel : 01.43.15.96.96 Fax : 01.43.15.96.97	cnba.paris@wanadoo.fr
CNBA Douai	Les Triades - ZI Douai Dorignies, rue Becquerel 59500 Douai	Tel : 03.27.87.54.93 Fax : 03.27.90.80.34	cnba.douai@orange.fr
CNBA Lyon	11 quai du Maréchal Joffre 69002 Lyon	Tel : 04.78.37.19.46 Fax : 04.72.40.00.41	cnba.lyon@orange.fr

■ Coordonnées de l'équipe administrative :

BLEUZET Christine	Chargée de formation	03.27.87.78.97	c.bleuzet@cnbafluvial.fr
CHAMOT Didier	Chargé d'études	01.43.15.80.51	d.chamot@cnbafluvial.fr
DUMONT Jean-Marie	Secrétaire général	01.43.15.91.51	jm.dumont@cnbafluvial.fr
GERARDOT Catherine	Assistante de direction - CFE	01.43.15.91.59	c.gerardot@cnbafluvial.fr
GIRARDEAU Vanessa	Chargée de communication	01.43.15.91.57	v.girardeau@cnbafluvial.fr
KULPHOM -COPIN Sophie	Chargée des relations extérieures	01.43.15.91.56	s.kulphom-copin@cnbafluvial.fr
LACOUR Henri	Chargé d'affaires européennes	01.43.15.80.50	h.lacour@cnbafluvial.fr
MENDY Angelina	Comptable adjointe	01.43.15.91.53	a.mendy@cnbafluvial.fr
RUFF Caroline	Juriste	01.43.15.91.58	c.ruff@cnbafluvial.fr

■ Coordonnées des administrateurs CNBA :

BRIDIERS Lionel	0621456585	l.bridiers@cnbafluvial.fr
CAILLIEZ Annie	0621456586	a.cailliez@cnbafluvial.fr
CANIPEL Pascal	0621456613	p.canipel@cnbafluvial.fr
COSSIAUX Bruno	0621456589	b.cossiaux@cnbafluvial.fr
DELCOURT Olivier	0621456643	o.delcourt@cnbafluvial.fr
DELHAY Jacques	0621456609	j.delhay@cnbafluvial.fr
DEWINDT Isabelle	0621456654	i.dewindt@cnbafluvial.fr
DOURLENT Michel	0621456577	m.dourlent@cnbafluvial.fr
DOURLENT Rogine	0621456584	r.dourlent@cnbafluvial.fr
DUBOURG Pierre	0621456604	p.dubourg@cnbafluvial.fr
DURIEUX Michaël	0621456637	m.durieux@cnbafluvial.fr
GAMBIER Joan	0621456672	j.gambier@cnbafluvial.fr
KECK Daniel	0621456677	d.keck@cnbafluvial.fr
LAVAL José	0621456597	j.laval@cnbafluvial.fr
LELEU Myriam	0621456678	m.leleu@cnbafluvial.fr
LHOPITAL Stéphan	0621456595	s.lhopital@cnbafluvial.fr
MALBRUNOT Pascal	0621456679	p.malbrunot@cnbafluvial.fr
PETIT Christine	0619291598	c.petit@cnbafluvial.fr
SAMUEL Jean-Marc	0619291711	jm.samuel@cnbafluvial.fr
SCHUHL Frédéric	0621456697	f.schuhl@cnbafluvial.fr
VERBEKE Joël	0619291594	j.verbeke@cnbafluvial.fr
VERBEKE Marilyn	0624163584	m.verbeke@cnbafluvial.fr



www.cnba-transportfluvial.fr