



HAL
open science

Regards sur les contrats types applicables aux transports fluviaux. Structure civiliste d'une œuvre normative issue de la Lex mercatoria

Martin Ndende

► To cite this version:

Martin Ndende. Regards sur les contrats types applicables aux transports fluviaux. Structure civiliste d'une œuvre normative issue de la Lex mercatoria. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2011, 60 | 2011, pp.39-75. 10.46298/cst.12110 . hal-04153007

HAL Id: hal-04153007

<https://hal.science/hal-04153007>

Submitted on 5 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike| 4.0
International License

Martin Ndende

*Regards sur les contrats types applicables
aux transports fluviaux. Structure civiliste
d'une œuvre normative issue de la Lex
mercatoria*

JEL : K12, R40

**REGARDS SUR LES CONTRATS TYPES
APPLICABLES AUX TRANSPORTS FLUVIAUX.
STRUCTURE CIVILISTE D'UNE ŒUVRE
NORMATIVE ISSUE DE LA *LEX MERCATORIA***

MARTIN NDEنده

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

UNIVERSITÉ DE NANTES

INTRODUCTION

L'élaboration de contrats types a pour vocation de compléter ou de suppléer les normes purement législatives ou réglementaires applicables aux cocontractants, en s'inspirant directement des pratiques et des exigences professionnelles. Il s'agit de l'un des terrains majeurs d'expression de ce que l'on désigne sous le terme (longtemps sujet à polémique) de *Lex mercatoria* (GOLDMAN, 1964 :177-192 ; GOLDMAN, 1979 : 475 ; GOLDMAN, 1993 : 241 et ss ; KAHN, 1982 : 97-107 ; GAILLARD, 1995 ; OSMAN, 1992). Dans le domaine qui nous intéresse ici, de tels contrats sont élaborés en reprenant les usages et coutumes du secteur des transports pour mieux répondre aux besoins des opérateurs économiques et illustrent ainsi parfaitement le pouvoir normatif

découlant des pratiques issues des milieux professionnels¹.

En matière fluviale en France, le Conseil National des Transports (CNT) qui s'appuie sur l'expérience pratique des organisations professionnelles de transporteurs, de commissionnaires, de chargeurs, de syndicats de salariés, et de juristes spécialisés a notamment proposé quatre variétés de contrats-types, et qui ont été approuvés par différents décrets, et validés par la partie législative du Code des transports (notamment l'article L.4451-1, en attendant l'élaboration et la publication prochaine de la partie réglementaire).

- **Le contrat type « à temps »** régi jusqu'alors par le Décret n°99-267 du 1er avril 1999. L'article 1er de ce contrat type annexé au décret dispose, tout comme l'article L.4451-2 du Code des transports, qu'il s'agit d'un contrat ayant pour objet « *de mettre à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé* ». Ces textes précisent que cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre.

- **Le contrat type « au tonnage »** soumis jusqu'alors au Décret n°99-268 du 1er avril 1999. Il découle de ce texte, qu'il s'agit d'un contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable visant le transport, pendant une période fixée au contrat, d'un tonnage déterminée. Plus concrètement, l'article 1er de ce contrat type (annexé au décret) précise d'une part, que « *Le présent contrat a pour objet le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne, le tout conformément aux dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 et de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 ainsi que des textes pris pour leur application* »², et d'autre part, que ce contrat qui porte sur une durée maximale et un tonnage déterminés s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite, définissant les rapports entre les parties au contrat. On notera que cette conception est aussi celle proposée, aujourd'hui, par le Code des transports à l'article L.4451-2, en attendant de plus amples indications dans la partie réglementaire dudit Code³.

- **Le contrat type « au voyage »** prévu et régi jusqu'alors par le Décret n°96-855 du 30 septembre 1996. Aux termes de l'article 1er de ce décret, et selon aujourd'hui l'article L.4451-2 du Code des transports, il s'agit du contrat

¹ Pour un approfondissement doctrinal de ces sources du droit, voir PEDAMON (1959 : 335 et ss) ; COIPEL, POULLET (1983 : 190 et ss) ; POLLAUD-DULIAN (1997 : 349 et ss).

² Il s'agit de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, dite Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), et de la LOI n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables, textes désormais codifiés par le Code des transports.

³ Selon l'article L.4451-2 : « *Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne* ».

type pour les transports publics de marchandises par voie navigable (autrefois visés par l'article 1er de la loi du 12 juillet 1994) « *ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples* », dit « *contrat de voyages* », « *simple ou multiple* ». L'article 1er du contrat type annexé au Décret vient préciser que le présent contrat a pour objet le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées, ... ne relevant pas d'un contrat type spécifique, moyennant un prix assurant une juste rémunération du service rendu, et qu'il porte soit sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple), soit sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyage multiple) et qu'il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat.

- Enfin, le **contrat type « sous-traitance »**, réglementé jusqu'alors par le Décret n°99-263 du 1er avril 1999, relève désormais des articles L.4452-1 et suivants de la partie législative du Code des transports, en attendant la mise en place des dispositions réglementaires dudit Code. Ce contrat type, également annexé au décret précité, énonce que « *le présent contrat a pour objet l'exécution par un transporteur public fluvial sous-traitant d'opérations de transport de marchandises qui lui sont confiées par un transporteur fluvial principal, le tout conformément aux dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 et de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 ainsi que des textes pris pour leur application* ». Ce décret exclut expressément de la sous-traitance « *les contrats présentés au tour de rôle en vertu de l'article 6 de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994* », ce qui vise en particulier selon cet article, les contrats au voyage (qu'ils soient « simples » ou multiples), et qui sont en effet obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle.

Ces instruments juridiques de Droit fluvial se nourrissent bien évidemment de la théorie générale des contrats et obligations, mais aussi très amplement des modèles de chartes-parties d'affrètement applicables dans le domaine maritime, ou encore des contrats types applicables dans les transports routiers. En effet, les figures juridiques retenues ne sont absolument pas neutres. Ainsi d'intéressantes comparaisons peuvent être développées pour examiner la parenté et l'enrichissement tirés des chartes-parties maritimes ou des contrats types routiers régissant les affrètements « *à temps* », ou « *au voyage* ». Dans le même ordre d'idées, le contrat type « *au tonnage* » mériterait d'être examiné à la lumière des règles juridiques et pratiques qui régissent les contrats de tonnage maritimes et sur le bien-fondé et la justesse de leurs mécanismes pour les opérateurs fluviaux. De même encore, un bilan de la place des contrats types de « *sous-traitance* » et leur intérêt juridique dans le domaine fluvial français mériterait d'être élaboré ou esquissé.

A l'heure des mutations qui affectent irrésistiblement tous les modes de transport il sera, enfin, impérieux de s'interroger sur les améliorations

qu'exigeraient aujourd'hui ces contrats types pour tenir compte de l'évolution de la jurisprudence, des pratiques et des techniques, ou des transformations juridiques et économiques intervenues dans le monde des transports en général. Ainsi, pour ne retenir que ce seul exemple, la problématique de l'enrichissement éventuel et futur des contrats types « *au voyage* » et « *au tonnage* » devrait être aujourd'hui explorée sous le prisme des nouvelles règles appelées à régir les fameux « *contrats de volume* » prévus par les Règles de Rotterdam élaborées par la CNUDCI et signées en septembre 2009.

Mais par-dessus tout, il serait primordial et intéressant de s'interroger sur les logiques spécifiques qui ont présidé à l'élaboration de ces contrats-types ainsi que sur leur application concrète dans le domaine fluvial. La question de l'intérêt et de l'adéquation des règles prévues par ces différents contrats s'imposera en conséquence, d'autant plus que la nouvelle Convention de Budapest du 22 juin 2001, dite Convention sur le transport de marchandises en navigation intérieure, en abrégé CMNI (HÜBNER, 2000 : 972 ; BONASSIES, 2000 : 7 ; BONASSIES, 2001 : 441, sur le texte de la Convention), va constituer désormais la norme juridique de référence⁴.

Quoi qu'il en soit, la conclusion d'un contrat de transport nécessite que soient, d'une part définies les données exactes de l'opération de transport envisagée et d'autre part précisées les obligations (de natures très différentes) incombant au donneur d'ordre et au transporteur dans l'intérêt d'une bonne clarification des rapports juridiques et dans un souci évident de prévention des litiges. Dans cette optique, et en application de l'article 8-II de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, reprise à droit constant par le Code des transports, l'élaboration de contrats types reprenant les usages et coutumes du secteur des transports permet justement d'éviter la multiplication de clauses de toutes sortes dans un environnement économique qui exige, au contraire, un effort d'harmonisation juridique et un certain respect de la légalité tout au moins contre les pratiques abusives.

Bien que la véritable grande difficulté de cette étude repose sur l'absence d'une jurisprudence sur l'application des contrats types fluviaux, compromettant par cela même les possibilités d'une analyse exhaustive des problématiques soulevées sur le terrain et limitant concomitamment les possibilités de leur traitement de *lege ferenda*, il n'en demeure pas moins qu'elle revêt un intérêt incontestable au moins sur trois terrains, en liaison avec les problématiques précédemment soulevées.

⁴ Aux termes de l'Article L.4453-1 du Code des transports, « *le contrat de transport international de marchandises par voie fluviale* » est régi par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite le 22 juin 2001 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions des articles L.1432-2, L.1432-3 et L.1432-12.

Ainsi conviendra-t-il, pour mesurer toute la richesse et les perspectives de modernisation des contrats types fluviaux, d'examiner tour à tour :

- les règles relatives à la formation et à la qualification de ces contrats (1) ;
- les exigences prévues en matière d'exécution des obligations contractuelles (2) ;
- et enfin, les dispositions applicables au règlement des litiges (3).

1. LES RÈGLES RELATIVES À LA FORMATION ET À LA QUALIFICATION DES CONTRATS

Un examen, même sommaire, des différents contrats types met rapidement en évidence un luxe de précautions aussi bien sur les acteurs en présence et les formalités auxquelles ils doivent se soumettre que sur le choix et la qualification juridique du contrat de transport proprement dit.

1.1. LES PARTIES CONTRACTANTES ET LE RESPECT D'UN CERTAIN FORMALISME PRÉCONTRACTUEL

Comme dans tout transport, les opérations de déplacement de marchandises couvertes par les contrats types fluviaux élaborés en application de l'article 8-II de la LOTI du 30 décembre 1982, mettent en présence deux principaux protagonistes. La Convention de Budapest-CMNI 2001 va dans le même sens⁵. Le premier est l'usager des transports appelé ici « *donneur d'ordre* » (« chargeur » en Droit maritime, ou « expéditeur » dans d'autres modes de transport) ; bien loin de toute préoccupation logistique, le terme retenu exprime à dessein toute sa dimension juridique puisqu'il est clairement précisé que le donneur d'ordre désigne « *la partie qui est engagée par le contrat de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire qualifié* »⁶. Le second acteur est l'opérateur professionnel des transports, présenté comme « *transporteur public fluvial de marchandises générales ou spécialisées* ». Il existe, comme dans tous les autres transports, un destinataire, mais celui-ci demeure juridiquement un tiers. Certes, il ne s'agit point d'un *penitus extraneus*, mais ce « tiers intéressé » au contrat ne saurait véritablement être érigé en cocontractant du transporteur. C'est une solution bien établie en Droit des transports, y compris dans la nouvelle Convention de Budapest-CMNI 2001⁷.

Dans le contrat type à la « *sous-traitance* », il découle que l'opération juridique s'articule en deux mouvements et autour de trois protagonistes : au départ existent un donneur d'ordre et un « *transporteur principal* » qui est « *la partie engagée par le contrat initial de transport conclu avec le donneur* »

⁵ Art.1er Convention de Budapest-CMNI 2001.

⁶ Annexe 1, art.2-§1 du Décret n°96-855 du 30 septembre 1996 portant approbation de contrats types pour les transports publics de marchandises par voie navigable (dits « au voyage ») modifié par le Décret n°2000-1295 du 26 décembre 2000 - art.1er.

⁷ HÜBNER (2000, spéc. p. 975) ; sur cette problématique en général, voir TOSI (1998).

d'ordre et qui en confie tout ou partie de l'exécution sous la forme d'un contrat de sous-traitance » ; puis justement, en bout de chaîne intervient un « *transporteur sous-traitant* », en l'occurrence « *la partie qui s'engage à exécuter les opérations de transport qui lui sont confiées par le transporteur principal et qui découlent du contrat initial* »⁸.

Le donneur d'ordre peut se faire représenter par un mandataire et qui de ce seul fait ne saurait avoir qualité de partie contractante. Dans le contrat type « *au voyage* », le mandataire est un courtier de fret fluvial qui représente le donneur d'ordre (art.2-§2). Dans tous les cas de figure, ce n'est en effet qu'un simple intermédiaire, un préposé agissant au nom et pour le compte du donneur d'ordre⁹. C'est pourquoi dans différents contrat types il est fort justement énoncé que les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement, et que pour les mêmes raisons le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire¹⁰.

A l'image de tous les contrats de transport qui sont des contrats consensuels, la conclusion d'une opération de transport couverte par un contrat type fluvial obéit à un formalisme minimal et non sacramentel. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'un formalisme essentiellement documentaire (donc *ad probationem*) ou essentiellement informatif, et systématiquement formulé dans l'intérêt d'une bonne exécution des obligations contractuelles par l'une ou l'autre des parties.

Dans les différents contrats types (« *au voyage* », « *au tonnage* », et même « *à temps* »), la conclusion du contrat doit notamment donner lieu à l'établissement d'un document de transport en la forme d'une « *lettre de transport* » ou d'un « *connaissance* »¹¹, mais à défaut d'un titre établi par écrit (c'est-à-

⁸ Annexe, art.3 du Décret n°99-263 du 1er avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « *contrat de sous-traitance* ».

⁹ Sur la théorie et les mécanismes juridiques du mandat, voir LE TOURNEAU (1992 : chron. 157) ; PETEL (1994) ; COLLART-DUTILLEUL, DELEBECQUE (2011 : spéc. N° 638 et ss).

¹⁰ Annexe, art.2-§2 Décret n°99-268 du 1er avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « *contrat au tonnage* » ; Annexe, art.2-§2 du Décret n°96-855 du 30 septembre 1996 portant approbation de contrats types pour les transports publics de marchandises par voie navigable (dits « *au voyage* ») modifié par le Décret n°2000-1295 du 26 décembre 2000 - art. 1 ; Annexe, art.2-§2 du Décret n°99-267 du 1 avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « *contrat à temps* ».

¹¹ Contrat type au voyage et au tonnage, art.3 ; Seul le contrat type « *à temps* » n'indique pas la dénomination précise du document de transport. Dans les contrats types « *au voyage* », il est prévu que lorsqu'une convention écrite est conclue entre un donneur d'ordre et un transporteur public fluvial et porte sur plusieurs expéditions, chacune d'elles est présumée soumise aux conditions de ladite convention (art.1er-§3).

dire sous forme papier), il a été très opportunément prévu, dans la lignée des législations les plus modernes, que ledit document puisse être fourni « *par tout autre procédé permettant leur mémorisation* », ce qui permet notamment de tenir compte de toutes les avancées technologiques en matière d'informatisation et de numérisation des documents de transport (avec évidemment toutes les contraintes de sécurisation et de cryptologie qui s'y rattachent). L'art. 11 de la Convention de Budapest-CMNI 2001 traite également très minutieusement de ces questions et l'on y remarque peu de décalages. Le document établi, et qui offre cependant la particularité d'être un titre non négociable, doit comporter toutes les mentions habituelles d'une lettre de transport ou d'un connaissance de transport maritime¹², et la plupart des informations y afférentes doivent être données « *au plus tard au moment de la conclusion du contrat* »¹³ : nom et adresses des parties, lieux de chargement, de déchargement et d'escales, dates d'embarquement et d'arrivée, caractéristiques principales des marchandises (nature, poids, volume, dangerosité ou fragilité...), le prix du transport et son débiteur (ce qui laisse supposer que le donneur d'ordre pourrait en être déchargé et que le prix pourrait par exemple être stipulé à destination), et s'il y a lieu, les autres modalités relatives à l'exécution du contrat de transport et du transport lui-même (déclaration de valeur, déclaration d'intérêt à la livraison, etc.). D'autres mentions figurant dans le titre de transport peuvent être fournies « *au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise* » (art.3-§2) : le poids de la marchandise, le nombre de colis et/ou d'unités de charge.

Sur le plan du formalisme informatif rattaché aux déclarations figurant sur le titre, les contrats types précités indiquent que le donneur d'ordre doit également informer le transporteur des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport. Ils soulignent, dans la foulée et à titre de sanction, que le donneur d'ordre supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

Il est également prévu un certain formalisme sur le plan de la tradition (remise) du document contractuel, et ce formalisme peut également s'étendre au-delà de la phase constitutive du contrat. Les contrats types énoncent, en effet, que le document de transport est remis au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement, ainsi que le cas échéant, les réserves motivées du transporteur,

¹² Sur la nature, l'intérêt et la portée juridiques de telles mentions, voir ROYER-FLEURY (2004), NDEDE (1984).

¹³ Contrats types au voyage et au tonnage, art.3-§1.

du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement¹⁴.

En revanche, le contrat type à la sous-traitance ne développe pas d'exigences formalistes particulières au cours de sa constitution. Pour des raisons bien évidentes, son art.2 se borne à renvoyer aux exigences prévues par le contrat initial : « *Le contrat de sous-traitance prend obligatoirement la forme d'un des contrats de transport définis à l'article 5 de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 et faisant l'objet des articles 6, 7 et 8. Les dispositions du contrat type de sous-traitance reprennent en conséquence celles des contrats types respectivement au voyage simple, à temps et au tonnage définies par les décrets pris en application de la loi susvisée* ».

L'on notera, enfin, que le contrat type « à temps » est le seul qui institue, lors de sa conclusion, un formalisme particulier concernant le bateau affecté au transport. Il découle, en effet, de son art.3-§2 qu'il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau.

En définitive, on peut constater que chacun des contrats types est astucieusement conçu pour servir de cadre à l'élaboration de contrats simplifiés de transport par voie fluviale, avec par ailleurs un formalisme documentaire suffisamment adapté aux besoins du commerce international, même si des améliorations rédactionnelles notables doivent impérativement être apportées. C'est notamment le cas sur le terrain de la négociabilité des titres, mais aussi dans le sens d'un plus grand rapprochement avec la Convention de Budapest-CMNI 2001 qui traite ces questions dans ses articles 11§4 et 13 (HÜBNER, 2000 : 974). Pour insister sur la perfectibilité des contrats types, il convient de se rappeler qu'il existe bien en droit fluvial français, et grâce à un arrêté du 20 juillet 1960, un « *connaissance fluvial à ordre, négociable et constituant un titre représentatif de la cargaison dont la possession régulière vaut propriété de la marchandise qu'il désigne* »¹⁵. Les contrats types exigent donc ici des améliorations certaines.

1.2. CHOIX ET QUALIFICATION JURIDIQUE DU CONTRAT

Pour être valablement conclus, les contrats doivent en Droit français avoir un « *objet* » et une « *cause* » clairement déterminés. Cette double exigence léga-

¹⁴ Annexes, art.3-§2, ou §3 des contrats types au voyage et au tonnage, et art.10 du contrat type à temps.

¹⁵ Cass. com., 1er oct. 1985, Bull. Civ., IV : 87, Bull. Transp., 1986 : 449.

le est aisément perceptible dans la conception des contrats types fluviaux, avec néanmoins quelques particularismes ou situations caractéristiques découlant de la forte influence du *jus mercatorium*.

L'objet du contrat découlera très classiquement du type d'activité envisagé par les parties et sera clairement formalisé par le type de contrat choisi. Comme dans tous les autres modes de transport, le choix du modèle contractuel permettant de réaliser le déplacement d'une marchandise donnée par voie fluviale demeure une faculté laissée à la libre et entière disposition des parties contractantes. Ainsi, dans le domaine fluvial, les textes réglementaires inspirés par les professionnels offrent le choix entre quatre types de conventions matérialisées par nos quatre contrats types (à temps, au voyage, au tonnage, et à la sous-traitance). On notera d'ores et déjà ici une différence de taille avec le secteur maritime qui n'offre pas exactement les mêmes figures juridiques. En effet, le déplacement sera réalisé en mer soit par la voie d'un contrat de transport maritime classique¹⁶, ou par le biais de contrats d'affrètements (coque-nue, au voyage et à temps), assorties de la possibilité de réaliser des sous-affrètements et laissant aux parties la liberté de soumettre leurs conventions aux seules dispositions légales¹⁷ ou alors accessoirement aux contrats types fixés par les milieux professionnels (*time-charters, Essovoy, Gencon, Lutecia, Synacomex...*).

La « cause » du contrat sera plutôt dépendante des motivations profondes qui ont guidé le choix de tel ou tel autre modèle contractuel. Ainsi le choix d'un contrat type déterminé sera naturellement guidé, ici comme ailleurs, par le simple bon sens, mais également par les données économiques ou logistiques en présence (par exemple la quantité des marchandises à faire transporter, les capacités de transport en présence, les distances à parcourir, les coûts des transports, ou même leur impact écologique).

Ainsi il sera plus indiqué, pour des opérateurs fluviaux, de choisir un contrat type « *de voyages multiples* » pour des expéditions de marchandises en grande quantité nécessitant plusieurs déplacements successifs, tandis que le contrat type « *à temps* » conviendra davantage pour des déplacements nécessitant la disponibilité permanente d'un bateau et de son équipage sur une certaine période de temps plus ou moins longue. A titre purement indicatif, le Tableau 1 donne parfaitement une idée de l'évolution satisfaisante des trafics fluviaux en Europe ces dernières années, et il n'est pas interdit de penser que les préoccupations environnementales y prennent une part de plus en plus importante, notamment face à l'omniprésence des transports routiers et en considération des conséquences écologiques de ces derniers.

¹⁶ 5ème Partie, Transport et navigation maritimes, chap.2, Articles L.5422-1 et ss du Code des transports, remplaçant les dispositions de l'ancienne Loi du 18 juin 1966.

¹⁷ Les contrats d'affrètement et de sous-affrètement maritimes relèvent désormais des dispositions des articles L.5423-1 et s. dudit Code (5ème Partie, op.cit., chap. 3).

Tableau 1 : Évolution du trafic par mode pour l'ensemble de l'UE hors transport maritime de 1970 à 2002 (milliards de tk)

	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1970	489	282	103	64	938
1980	720	290	106	85	1 201
1990	976	255	107	70	1 409
1995	1 124	222	115	82	1 543
2000	1 319	250	128	85	1 782
2001	1 344	241	126	87	1 798
2002	1 376	236	125	85	1 821
taux d'évolution globale 1970-2002	+ 181 %	- 17 %	+ 22 %	+ 33 %	+ 94 %
taux d'évolution moyen annuel 1970-2002	3%	-0,6%	0,6%	0,9%	2,1%
taux d'évolution 01/00	1,9%	-3,4%	-1,1%	1,6%	0,9%
taux d'évolution 02/01	2,4%	-2,2%	-0,9%	-2,4%	1,3%

Source : Observatoire National du Transport Fluvial, 2005

En revanche, une fois que le modèle contractuel est choisi en adéquation avec les réalités en présence (économiques, logistiques, géographiques, etc), et en l'absence de convention contraire expresse et écrite, les dispositions des contrats types conçues par le CNT s'appliqueront aux parties contractantes « *de plein droit* », c'est-à-dire directement et automatiquement¹⁸. C'est dire, malgré tout, que ces contrats types ne sont pas véritablement d'ordre public, mais simplement d'« *ordre supplétif* », puisqu'ils ne trouvent application que si les parties n'arrêtent pas, au préalable et par écrit, des dispositions différentes de celles prévues dans leur contenu. Or, la ratification de la Convention de Budapest de 2001, dite CMNI, va très probablement rétrécir (voire remettre en question) leur possibilités d'application en France, puisque cette Convention permet désormais d'établir un régime légal de responsabilité et identique à celui de nombreux États voisins (REV. DR. TRANSP., 2007 : 3).

Le problème se pose de savoir si les figures contractuelles choisies ici, en résonance avec la LOTI de 1982 (reprise dans le Code des transports), ne sont pas inversement trop décalées par rapport à celles retenues dans le domaine maritime, du moins si l'on consent à considérer le Droit fluvial comme la « *sœur cadette* » du Droit maritime, selon une expression chère au Professeur BONASSIES. Pour y répondre sans risque de se tromper, il convient de revenir rapidement sur la qualification juridique de certains contrats types.

Si, par exemple, le contrat type « *à temps* » a incontestablement une solide parenté avec l'affrètement des navires « *à temps* » (mise à disposition du bâtiment pour un temps déterminé au profit du donneur d'ordre, maintien des compétences du batelier/armateur sur la conduite de son bâtiment), il n'en

¹⁸ Annexe, art.1er-§3 du contrat type « *au voyage* » ; annexe, art.1er-§.4 du Contrat type « *au tonnage* » ; annexe, art.1er-§3 du contrat type « *à temps* ».

demeure pas moins que ce contrat se présente simultanément comme un simple aménagement du contrat de transport classique. Déjà le Doyen RODIERE avait en son temps insisté sur le fait qu'il ne s'agissait que de simples « similitudes » (RODIERE, 1977 : n° 286). Ainsi l'article 1er en Annexe du contrat type énonce tout d'abord que « le présent contrat a pour objet de mettre à disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau en propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé », pour ensuite préciser, quasi instantanément, que « cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre ». Ce qui explique au passage que l'on y trouve maintes dispositions relatives aux contrats de transport : freinte de route (art.2-§10, 17-§3), « prix du transport » (art.5-§2), « documents de transport » (art.10), indemnisation pour retard à la livraison (art.18). C'est dire en définitive, qu'à la différence du contrat d'affrètement maritime qui a pour « objet » la location d'un navire, le contrat type fluvial « à temps » a plutôt pour véritable objet un simple déplacement de marchandises, comme tout banal contrat de transport. Il s'agit, en somme, d'un contrat de transport spécialement aménagé pour mieux répondre aux attentes de ceux qui ont besoin qu'un navire soit entièrement mis à leur disposition.

Il convient de rappeler, au demeurant, que l'article 5 de la Loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables énonce clairement que « les contrats de transport » peuvent, soit avoir pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, soit mettre à la disposition d'un donneur d'ordre des matériels de transport fluvial pour une certaine durée, soit porter sur un tonnage déterminé, et que ce sont ces contrats de transport qui font l'objet de contrats types dans les conditions définies au II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982. Sans forcément reprendre la lettre de ces textes, le Code des transports en a conservé l'esprit dans son Article L.4451-2.

Font également l'objet de contrats types, dans les mêmes conditions, tous autres contrats que la nature ou les conditions d'exécution des transports rendront nécessaires. On mesure ici, une fois de plus, le pouvoir de modélisation juridique concédé aux opérateurs et aux milieux professionnels à travers ces contrats types.

L'examen de la définition du contrat type « au voyage » permet néanmoins de constater qu'il s'agit d'un contrat de transport à deux visages, en somme d'un véritable « Janus » contractuel, puisque l'on se trouve en présence d'une combinaison entre le contrat de transport classique et le contrat d'affrètement maritime « au voyage ». Il suffit pour s'en convaincre de constater que l'on évoque indifféremment ici les règles du transport et celles spécifiques aux affrètements, ce qui illustre parfaitement la volonté des milieux professionnels de ne pas se laisser emprisonner par les figures

légales habituelles. Rappelons, par exemple, que l'article 1er en Annexe dispose que le contrat type « *au voyage* » a pour objet « *le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées* », et que ce transport « *porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyage multiple)* ». Et l'on peut immédiatement constater que ce même contrat type emprunte nombre de dispositifs, terminologie, et mécanismes juridiques aux affrètements maritimes « *au voyage* » : le cas des courtiers de fret (art. 2-§2), des « *jours de planche* » (art. 2-§12), des *surestaries* (art.2-§13, 9-§2), des *délais de route* (art.12), ou encore de la fameuse notion de « *désaffrètement* » (sic) évoquant la rupture du contrat d'affrètement (art.10-§1).

Le contrat type « *à la sous-traitance* » offre, quant à lui, la grande originalité d'avoir proposé une harmonisation et une adaptation pratique des règles juridiques de la sous-traitance dans le domaine des transports fluviaux, et rejoint de ce point de vue les grands efforts normatifs déployés en ce domaine en France par le Droit des transports terrestres. L'initiative est en effet très louable quand on mesure la place considérable de la sous-traitance dans l'industrie des transports en général (DELEBECQUE, 1995 : 246 et ss ; GUIGNARD, 2001a ; GUIGNARD, 2001b : 10, n° 3 ; GUIGNARD, 2009).

Enfin, le contrat type « *au tonnage* » présente, pour sa part, une très grande originalité ici, car la pratique fluviale semble devancer ici sa sœur aînée maritime où le contrat de tonnage, jusqu'ici non réglementé, obéit depuis des décennies à des pratiques contractuelles les plus diversifiées, et en définitive mal maîtrisées, et débouchant sur une jurisprudence qualifiée de « *bana-nière* » (RODIÈRE, 1980 : 323 et ss ; BOULOY, 1980 : 312 et ss ; TASSEL, 2005a : 3 et ss). S'agit-il, comme on semble parfois le soutenir en Droit maritime, d'une forme particulière de contrat « *d'affrètement d'espaces* » pour y loger d'importantes quantités de marchandises à transporter (SABADIE, 2004 ; TASSEL, 2005b : 3 et ss ; TASSEL, 2003 : 350 et ss ; TASSY, 1995 : 595 et ss ; DE RICHEMONT, 2002 : 1011 et ss), ou s'agit-il simplement d'une modalité particulière de contrat de transport ? Il nous semble que c'est cette dernière conception qui s'affirme visiblement dans le contrat type fluvial, puisque l'article 1er en Annexe du Décret du 1er avril 1999 présente ce contrat comme ayant pour objet « *le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne* ». Malgré tout, le contrat type fluvial et les règles du Droit maritime modernes finiront probablement par se rapprocher en ce domaine, car avec la Convention de Rotterdam adoptée en 2008, le « *contrat de volume* », sœur jumelle du contrat de tonnage, fait une entrée fracassante et officielle dans les rangs des contrats désormais réglementés au niveau international (KOZUBOVSKAYA, 2010 : 175 et ss).

2. LES EXIGENCES PREVUES EN MATIERE D'EXECUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Les contrats types en présence couvrent de manière extrêmement soignée et rigoureuse, mais néanmoins selon des paramètres classiques en droit des contrats et en droit des transports, aussi bien les obligations du donneur d'ordre que celles mises à la charge du transporteur.

2.1. OBLIGATIONS MISES À LA CHARGE DU DONNEUR D'ORDRE

Outre la longue litanie des obligations déclaratives mises à leur charge lors de la conclusion du contrat et utiles à l'élaboration du titre de transport (nature des marchandises, quantité, poids, volume, caractères dangereux ou fragile, etc.)...¹⁹, les contrats types imposent aux donneurs d'ordre bon nombre d'autres obligations et globalement centrées, à juste titre, sur le traitement des marchandises à transporter et sur le règlement du fret et autres frais relatifs au transport. Bon nombre de ces obligations reçoivent un écho plus ou moins net dans la nouvelle Convention de Budapest-CMNI 2001, notamment dans ses articles 3 et 6.

Obligations relatives au traitement des marchandises à transporter

Il s'agit en premier de l'obligation d'*assurer l'emballage, l'étiquetage et le conditionnement des marchandises*. Les contrats types disposent de manière uniforme que lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger pour le personnel navigant ou de manutention, pour le bateau, pour les marchandises transportées, ou pour des tiers, et qu'en outre, les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport²⁰. Le donneur d'ordre répond par conséquent de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Dans la même veine, les quatre contrats font également obligation aux donneurs d'ordre, ou à leurs représentants, d'*assurer le chargement, le calage et l'arrimage des marchandises*²¹. L'on notera ici une différence majeure avec les pratiques maritimes et aériennes qui ne sauraient tolérer qu'une telle obligation puisse incomber à un chargeur ou à un tiers. Le chargement, le

¹⁹ Contrat type au voyage, art.3-§1 et 2 ; contrat type au tonnage, art.3-§1 et 2 ; contrat type à temps, art.3-§1.

²⁰ Contrat type au voyage, art.6 ; contrat type au tonnage, art.7 ; contrat type à temps, art.11.

²¹ Contrat type au voyage, art.7 ; contrat type au tonnage, art.8-§1 ; contrat type à temps, art.11 et 12 ; quant au contrat à la sous-traitance, il épouse simplement toutes les obligations du contrat principal.

calage et l'arrimage ayant, en effet, d'importantes répercussions sur la stabilité du bâtiment, et donc sur sa navigabilité et sa sécurité globale, il est totalement hors de question qu'une personne autre que le capitaine (ou son second) ne s'en charge. En réalité, la pratique fluviale conserve ici un emprunt au droit des transports terrestres et qui s'avère aujourd'hui totalement anachronique et même dangereux au regard des exigences nouvelles en matière de sécurité et de sûreté de la navigation maritime et fluviale. De manière encore plus déplorable, l'on relève également que les contrats types n'abordent nullement la question particulière du transport des marchandises dangereuses ou polluantes. La Convention de Budapest-CMNI 2001 sera ici une bonne source d'inspiration, notamment en son art.7.

L'on notera également une autre originalité, consistant à mettre les opérations de déchargement à la charge du destinataire²², oubliant que celles-ci peuvent également mettre en danger un bateau et sa cargaison, voire l'ensemble du port, si elles sont mal effectuées. Et c'est sans doute pour tempérer la portée de tels choix, qu'il a été néanmoins, et fort habilement, prévu une collaboration du transporteur, et même un véritable pouvoir (obligation ?) de « surveillance » de sa part, en ces domaines²³. Dans un langage différent, mais malgré tout voisin, la Convention de Budapest-CMNI 2001 dispose dans son art.3 que « sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau ».

Payer le fret, les surestaries, indemnités et autres pénalités

Parmi ses autres obligations fondamentales, le donneur d'ordre doit également, conformément aux caractères synallagmatiques et onéreux du contrat, payer le prix du transport (le fret) ainsi que toutes les indemnités, surestaries ou autres pénalités liées à l'exécution du transport. Le Code des transports y consacre plusieurs dispositions assez méticuleuses (articles L.4451-3 à L.4451-6). La règle figure aussi en bonne place dans la Convention de Budapest-CMNI 2001 (art.6-§1). Les contrats types au voyage et au tonnage rappellent rigoureusement la structure et les différentes composantes du fret²⁴ : 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.

²² « Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombées sur le bateau lors de leur manutention » (Contrat type au voyage, art.7-§4 ; contrat type au tonnage, art.8-§4 ; contrat type à temps, art. 12-§14).

²³ Voir *infra*, Parties 2 et 3, sur les obligations du transporteur et sur ses responsabilités.

²⁴ Contrat type au voyage, art.15 ; contrat type au tonnage, art.16.

Le contrat type à temps dispose par ailleurs que sont prises en considération, les charges fixes résultant de la mise à disposition du ou des bateaux utilisés et de l'équipage ainsi que les charges variables liées à l'exécution des transports, et que le prix n'est pas exprimé en fonction du tonnage transporté²⁵.

Les différents contrats types en vigueur ajoutent, à l'unisson, que le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse peut apporter des justifications par tous moyens²⁶. Cette question particulière occupe une place de choix dans le Code des transports (articles L.4451-4 à L.4451-6). Il s'agit sans aucun doute d'une forme d'application de la théorie civiliste de l'imprévision.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix. Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de raccourcir la distance de transport, le prix de fret initialement prévu au contrat reste acquis au transporteur. Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de rallonger la distance de transport, cette prestation supplémentaire donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret²⁷. Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par le transporteur sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations : les frais de chargement et de déchargement, les frais d'arrimage, les frais de relevés d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers, l'indemnité de comptage des colis, 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, l'indemnité d'escale, les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport, l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires...

La rémunération du transporteur telle qu'elle est précédemment présentée est exigible, selon les contrats types au voyage et au tonnage « à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu »²⁸, tandis que dans le contrat type à temps cette rémunération due par le donneur d'ordre est « exigible par mois »²⁹.

²⁵ Contrat type à temps, art.5-§2.

²⁶ Cette disposition existe même dans le contrat type de sous-traitance : art.5-§2 modifié par le Décret n°2000-1295 du 26 décembre 2000 - art.1er, JORF 29 décembre 2000.

²⁷ Contrat type au voyage, art.4-§2 et 3.

²⁸ Contrat type au voyage, art.12-§1 ; contrat type au tonnage, art.17.

²⁹ Contrat type à temps, art.6-§1.

La rémunération du transporteur en cas de sous-traitance obéit nécessairement à un régime quelque peu différent dans la mesure où, comme le rappelle très justement l'art.3-§1 du contrat type, c'est le transporteur principal qui joue ici le rôle de donneur d'ordre, et il se trouve dès lors, et très logiquement, débiteur de la rémunération due au sous-traitant. Ce dernier assume cependant directement et personnellement toutes les obligations financières liées à son activité de batelier ; en effet, selon l'art.6 du contrat type, tous les frais afférents à l'activité des bateaux utilisés dans le cadre de contrat de sous-traitance sont à la charge du transporteur sous-traitant et acquittés directement par lui. Néanmoins, il ne s'agit point de l'accabler sous le poids de la sous-traitance qui doit théoriquement demeurer pour lui une opération lucrative, au même titre que le contrat de transport initial. Aussi, l'art.5 du contrat type³⁰ vient-il préciser que le transporteur principal garantit au transporteur sous-traitant que les prix pratiqués couvriront au moins les charges découlant des obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburants, ou, en ce qui concerne les entreprises unipersonnelles, les charges équivalentes et la rémunération du chef d'entreprise conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994. Le Code des transports résume l'ensemble de ces obligations et considérations en stipulant que le transporteur principal sous-traite le contrat « *sous sa responsabilité* » (Article L.4452-1).

Mais parmi les obligations financières des donneurs d'ordre dans les contrats types fluviaux au voyage et au tonnage, l'une des plus importantes, et traditionnellement sujette à un grand nombre de difficultés dans tous les autres modes de transport, demeure incontestablement celle de *régler les surestaries au transporteur*. Cette obligation repose elle-même sur la violation préalable d'une autre obligation extrêmement importante: celle de *respecter les « jours de planche »*, c'est-à-dire le délai conventionnel accordé au donneur ou au destinataire pour effectuer les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, celle-ci pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément³¹.

Le régime de ces délais est extrêmement strict³² et il démontre parfaitement

³⁰ Modifié par Décret n°2000-1295 du 26 décembre 2000, op.cit.

³¹ Contrat type au voyage, art.2-12, art.9-§1 ; contrat type au tonnage, art.10.

³² En vertu de l'art.9-§1 du contrat type au voyage, et de l'art.10-§1 du contrat type au tonnage, ces délais 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 1 100 tonnes ;
- 3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Ils prennent effet à :

- 12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

que les mécanismes juridiques des contrats types fluviaux « *au voyage* » et « *au tonnage* » s'inspirent profondément de ceux des contrats d'affrètement en général, et notamment des contrats d'affrètements maritimes « *au voyage* », sachant qu'ici ce sont les pratiques professionnelles intégrées dans les chartes-parties qui tiennent lieu de loi aux parties en présence.

Le régime juridique des surestaries est sujet à controverses doctrinales (RODIÈRE, DU PONTAVICE, 1997 : n° 309, 290-291 ; TRAPPE, 1986 : 251 et ss). Certains y voient une simple indemnité compensatoire, tandis que d'autres y voient une « *pénalité* » confirmée parfois par l'existence de véritables clauses pénales en la matière. Il semble que ce soit l'approche indemnitaire qui l'emporte dans les différentes déclinaisons retenues par les contrats types fluviaux, avec notamment les critères de « *calcul* », ou encore l'évocation claire et expresse des notions d'« *indemnité* » et de « *préjudice* » :

-En cas de dépassement des délais de planche, il est payé au transporteur des surestaries « *calculées* » par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies Navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par le transporteur pendant la période de surestaries³³.

-Le transporteur a droit à une « *indemnité* » pour chaque heure effectuée en dehors des horaires de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement³⁴.

-Si, du fait des instructions du donneur d'ordre, le bateau est arrêté en cours de route ou à un point de destination provisoire pour des raisons autres que des prescriptions administratives ou des difficultés de navigation, la durée de l'arrêt donne lieu au paiement de surestaries à la charge du donneur d'ordre. Tout « *préjudice* » subi par le transporteur du fait de cet arrêt est pris en charge par le donneur d'ordre³⁵.

Les obligations de l'entreprise de transport sont encore plus diversifiées et exigent donc une plus grande synthèse.

- le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route..., 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.

³³ Contrat type au voyage, art.9-§2 ; contrat type au tonnage, art.10-§2.

³⁴ Contrat type au voyage, art.8.

³⁵ Contrat type au voyage, art.4-§4.

2.2. OBLIGATIONS MISES À LA CHARGE DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

Obligations relatives au traitement des marchandises confiées au transporteur

Outre l'obligation de *délivrer un titre de transport* conformément aux stipulations contractuelles et aux déclarations faites par le donneur d'ordre, l'entreprise de transport, au moment où elle reçoit la marchandise, se doit de l'examiner attentivement et *faire des réserves* lorsque cette précaution juridique lui apparaît nécessaire³⁶, bien que l'omission de celles-ci n'entraîne pas, comme nous le verrons plus tard, des conséquences véritablement rédhitoires³⁷. Les contrats types prennent ici la précaution de rappeler le caractère rigoureux des réserves, celles-ci devant être rédigées de manière « précise », car il est bien connu que la jurisprudence en droit des transports abhorre les réserves de pur style, du genre « dit avoir chargé » (*said to load*), « dit peser » (*said to weight*), ou « dit contenir » (*said to contain*), etc (RODIÈRE, DU PONTAVICE, 1997 : n° 339, 315).

Bien que, comme nous l'avons précédemment signalé, les opérations de manutention ne soient pas juridiquement mises à leur charge, les entreprises fluviales de transport doivent néanmoins *collaborer étroitement à l'exécution du chargement, du calage et de l'arrimage* des marchandises destinées au transport, cette collaboration présentant également le visage d'une véritable obligation de surveillance : « *le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ces opérations. Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, le transporteur demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes...* »³⁸. Il est, dans le même sens, tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement, et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées³⁹. On peut également relever une autre forme d'obligation de collaboration imposée par les contrats types lorsque ceux-ci soumettent les transporteurs fluviaux et leurs clients donneurs d'ordre au *respect des réglementations particulières concernant certains domaines connexes ou*

³⁶ Contrat type au voyage, art.7-§2 ; contrat type au tonnage, art.8-§2 ; contrat type à temps, art.12 §2.

³⁷ Contrat type au voyage, art.6-§2 ; contrat type au tonnage, art.7-§2 ; contrat type à temps, art.11.

³⁸ Contrat type au voyage, art.7-§1 et §4 ; contrat type au tonnage, art.8-§1 ; contrat type à temps, art.12-§1.

³⁹ Contrat type au tonnage, art.9.

complémentaires. C'est ainsi que ces contrats énoncent qu'en cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport⁴⁰.

Les contrats types font également obligation au transporteur de tenir compte et respecter les instructions, notamment écrites du donneur d'ordre, lequel bénéficie en effet d'un véritable « *droit de disposition* » de sa marchandise en cours de voyage, sous réserve d'un réajustement du prix du transport⁴¹. Le schéma demeure de ce point de vue en parfaite harmonie avec celui prévu à l'article 14 de la nouvelle Convention de Budapest-CMNI 2001.

Mais parmi les obligations les plus délicates du transporteur, et à juste titre mises ici en évidence, on signalera celle d'*assurer la conservation de la marchandise en cours de transport*⁴² : en effet, le transporteur doit procéder, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise. En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il doit porter des réserves motivées sur le document de transport. En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, il s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

Cette obligation se trouve même renforcée en cas d'intempéries : le donneur d'ordre peut, en effet, exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries, autre que la couverture en écoutille. Ces moyens particuliers de protection sont fournis par le transporteur. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider le transporteur à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers. Cette obligation de « *soigner la marchandise en cours de transport* » (ou obligation de « *soins* ») se combine intimement avec celle consistant à « *prendre les mesures (qui s'imposent) en cas d'empêchement au transport ou d'empêchement à la livraison* »⁴³. Ces mesures peuvent, par exemple, consister à effectuer un transbordement et donc une réexpédition de la marchandise à bord d'un

⁴⁰ Contrat type au voyage, art.20 ; contrat type au tonnage, art.21 ; contrat type à temps, art.20.

⁴¹ Voir par exemple contrat type au voyage, art.4 ; contrat type au tonnage, art.4.

⁴² Contrat type au voyage, art.7-§2 et ss ; contrat type au tonnage, art.8-§2 et ss ; contrat type à temps, art.12-§3.

⁴³ Contrat type au voyage, art.13 et 14 ; contrat type au tonnage, art.14 et 15 ; contrat type à temps, art.14 et 16.

bâtiment appartenant à un autre transporteur. On se trouve alors en présence d'un transport dit « successif ». Mais les contrats types précisent néanmoins que le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération (une stipulation qui nous semble assez discutable). Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties.

Les obligations du transporteur relatives aux marchandises transportées s'achèvent au moment de leur livraison à destination. Les contrats types rappellent d'abord très opportunément le formalisme documentaire et les précautions juridiques qui doivent nécessairement accompagner la « tradition » effectuée par le transporteur, c'est-à-dire le transfert physique et donc la délivrance effective de la marchandise au destinataire. En effet, le transporteur doit remettre le document de transport au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée (*primatum*) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport doit mentionner, en outre, les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler au transporteur et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement⁴⁴.

D'autres obligations du transporteur visent tout spécialement le navire affecté par lui à l'opération de transport ainsi que l'exécution proprement dite de celle-ci.

Obligations concernant le navire et l'exécution du transport

La première obligation d'un bon transporteur et qui est, à juste titre, soulignée ici en priorité, consiste à mettre en service un bâtiment en bon de état de navigabilité et donc apte à assurer le service pour lequel il a été choisi. Les contrats types au voyage et au tonnage en donnent une formulation certes énumérative, mais assez satisfaisante⁴⁵, y compris par référence à la nouvelle Convention de Budapest-CMNI 2001 en son article 3. Ils énoncent, en effet, que le transporteur s'engage à effectuer le transport à l'aide d'un bateau :

- en bon état de navigabilité et de propreté ;
- adapté aux installations de chargement ou de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;
- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

⁴⁴ Contrat type au voyage, art 3-§2 ; contrat type au tonnage, art.3-§3 ; contrat type à temps, art.10.

⁴⁵ Contrat type au voyage, art.5 ; contrat type au tonnage, art.5 ; contrat type à temps, art.4.

Le contrat type à temps propose une énumération plus synthétique et qui ne manque pas non plus d'intérêt : l'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports qui lui seront confiés à l'aide de matériel en bon état de navigabilité et de propreté, conforme aux réglementations en vigueur, et à le maintenir dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant de la conformité avec lesdites réglementations lui soient présentés⁴⁶.

A travers ces différentes précisions, on mesure à quel point les contrats types fluviaux ont parfaitement pris conscience de ce que la notion de navigabilité n'est pas monochrome, mais à double visage : elle est, en effet, d'abord « *nautique* » et indique l'aptitude du bâtiment à naviguer (bon état physique, équipage formé, visites de sécurité effectuées, assurance et autres papiers de bord en état de validité), et à la fois « *commerciale* » en indiquant notamment l'aptitude du bâtiment à recevoir les marchandises, et à assurer leur déplacement, dans les meilleures conditions possibles sur les plans physiques, hygiéniques, techniques, et économiques (LANEAU-SEBERT, 2006). Ainsi, la contamination des cales par des bactéries ou par des produits chimiques, la défaillance du système de réfrigération d'un bateau prévu pour transporter des denrées périssables, ou le mauvais fonctionnement du système de ventilation d'un autre affecté au transport de céréales ou des oignons, démontreraient l'« *innavigabilité* » de ces bâtiments sur le plan commercial.

On comprend du même coup l'insistance particulière retenue par les rédacteurs du contrat type à temps (à l'image des chartes-parties d'affrètements maritimes à temps) à exiger la description des caractéristiques physiques et techniques du bateau mis à la disposition du donneur d'ordre par le transporteur, durant la période de temps fixée au contrat : *il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau*⁴⁷.

L'obligation de navigabilité étant remplie par l'entreprise de transport, les contrats types lui font successivement peser sur les épaules, d'autres types d'obligations de nature technique ou informative, et notamment celles de :
- *mettre le bateau à quai et le tenir à disposition*⁴⁸ du donneur d'ordre, ou du

⁴⁶ Contrat type à temps, art.4.

⁴⁷ Contrat type à temps, art.3-§2.

⁴⁸ Contrat type au voyage, art.8, art.2-§5 (pour les créneaux horaires retenus dans la pratique des « mises à quai », des sanctions sont fixées à l'art.11) ; contrat type au tonnage, art.9 ; contrat type à temps, art.13.

destinataire, au lieu de chargement puis de déchargement ;

- *respecter les délais de route*⁴⁹ ou « *délais de livraison* » (selon l'expression consacrée dans la Convention de Budapest-CMNI 2001, art.5) ; il est à ce propos rappelé, dans les contrats type au voyage et au tonnage, les usages selon lesquels ce délai commence à 12 heures, ou à 00 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. En revanche, dans les contrats types à temps, ce délai 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. On mesure bien ici toute l'importance accordée au facteur « temps » par les praticiens dans ce contrat particulier. Comme chacun le sait, *Time is money...* ;

- *veiller à informer le donneur d'ordre et le destinataire en cas d'empêchement au transport, en cas d'empêchement à livrer, ou même en cas de cession de la sous-traitance.*

L'on observera que dans les différents contrats types figurent également d'autres obligations de nature informative à la charge des entreprises de transport en cas de sous-traitance, et même concernant spécialement l'hypothèse d'une cession de contrat de sous-traitance : « *Le transporteur peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre. Le transporteur porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions* »⁵⁰. Dans l'hypothèse toujours possible d'une cession de sous-traitance à un autre transporteur, il est indiqué que lorsque le transporteur sous-traitant confie à son tour l'exécution des transports, en tout ou partie, à des entreprises de transport fluvial sous-traitantes, il doit en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre⁵¹.

Signalons, enfin, qu'une dernière série d'obligations, de nature plus sécuritaire ou sociale, a été à juste raison rajoutée dans les contrats types fluviaux, dans l'intérêt d'une bonne navigation et dans celle d'une plus grande protection des navigants. L'influence du droit maritime est incontestable ici, quoique parfois de manière imparfaite.

⁴⁹ Contrat type au voyage, art.12 ; contrat type au tonnage, art.13 ; contrat type à temps, art.15.

⁵⁰ Contrat type au voyage, art.21 ; contrat type au tonnage, art.22 ; contrat type à temps, art.21.

⁵¹ Contrat type de sous-traitance, art.7.

Quelques obligations fondamentales du transporteur de nature sécuritaire ou sociale

En plus des exigences de sécurité qui sont requises au cours de sa « collaboration » aux opérations de chargement et de déchargement des marchandises⁵² et celles concernant les qualités techniques attendues de son bateau⁵³, les contrats types fluviaux imposent à l'entreprise de transport, et sur le fondement de la LOTI, une obligation générale de respecter la réglementation concernant le travail et la sécurité : « Conformément aux dispositions de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs... le transporteur ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité... »⁵⁴. Le contrat type de sous-traitance y apporte sa note particulière et supplémentaire en rappelant que « le transporteur sous-traitant s'engage à mettre à bord de ses unités un équipage suffisant et nécessaire pour en assurer la marche normale et la sécurité, conformément au décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures »⁵⁵.

Malgré l'intérêt de telles dispositions, force est tout de même de constater que les contrats types ne se consacrent qu'à la sécurité proprement dite (prévention des accidents) et n'ont pas encore visiblement intégré la problématique désormais capitale de la « sûreté » (prévention et lutte contre les actes de terrorisme et de criminalité) imposées à travers les ports du monde, et en France, depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS en 2004⁵⁶. Certes, l'on pourra admettre que le dit Code ait été avant tout prévu pour s'appliquer aux entreprises et ports maritimes. Cependant, si les Règles de l'OACI applicables à la sûreté aérienne s'appliquent aussi bien dans les aéroports internationaux que dans les aéroports nationaux desservant des vols domestiques, il nous semble cohérent qu'un effort conséquent soit fait pour que les règles de l'OMI prévues pour la sûreté maritime et portuaire puissent s'étendre aux entreprises et ports fluviaux nationaux, d'autant plus que ceux-ci peuvent

⁵² Voir *supra*, renvoyant au contrat type au voyage, art.7-§1 et §4 ; contrat type au tonnage, art.8-§1 et art.9; contrat type à temps, art.12-§1.

⁵³ Voir *supra*, renvoyant au contrat type à temps, art.3-§2.

⁵⁴ Contrat type au voyage, art. 19 ; contrat type au tonnage, art.20 ; contrat type à temps, art.13 et 19 ; contrat type de sous-traitance, art.4, al. 2.

⁵⁵ Contrat type de sous-traitance, art.4, al. 1er.

⁵⁶ Le Code ISPS (*International Code for Ship and Port Security*) adopté à la Conférence diplomatique de l'OMI du 12 décembre 2002 a été incorporé à la Convention SOLAS (nouveau Chapitre X 1-2 intitulé « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime »), et il est entré en vigueur depuis le 1er Juillet 2004. Pour une synthèse : BOISSON, 2003 : 723 et ss ; ODIER, 2003 ; NDEDE, 2009 : 8 et ss ; MARIONNET, 2006 ; BEURIER (dir.) 2009-2010 : n° 112.45, n° 211.32, n° 612.53, et n° 612.63.

avoir vocation à développer des trafics fluviaux internationaux débouchant finalement en mer (le cas des entreprises et des ports opérant sur le Rhin par exemple).

On notera enfin, avec un très vif intérêt, une obligation d'assurance très opportunément imposée aux entreprises de transport par l'un des contrats types : « *L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurances. La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise* »⁵⁷. On regrettera simplement qu'une disposition équivalente ne figure pas de manière systématique dans tous les autres contrats types. Il convenait d'évoquer cette question ici, car faut-il vraiment le rappeler, l'assurance joue un rôle primordial dans la sécurisation des activités de transport (tous modes confondus), mais aussi dans les responsabilités susceptibles d'en découler en cas de sinistres ou en présence de litiges de tous ordres.

3. LES DISPOSITIONS APPLICABLES AU RÈGLEMENT DES LITIGES

Un fait est certain : les contrats types sur les transports fluviaux n'offrent pas un modèle normatif de qualité sur les questions du traitement de litiges, mais plutôt quelques solutions relevés au cas par cas, à travers quelques hypothèses de conflits potentiels, et en l'absence de véritables principes directeurs (civils ou processuels), même s'il faut admettre que certaines solutions retenues soient bien connues et soient légitimes en droit des transports. C'est bien à ce niveau qu'on l'on mesure parfaitement toutes les limites de la normativité directement issue des milieux professionnels et donc de la *lex mercatoria* (BEGUIN, 1985 ; JEAMMAUD, 1990 ; JEAMMAUD, 1993 ; COUSY, 1982). Les préoccupations purement casuistiques ont tendance à prendre le pas sur l'homogénéité, la précision, et la généralité des règles (par exemple s'agit-il de systèmes de présomption de responsabilité ? de présomption de faute ? ou même de responsabilité pour faute prouvée ? Existe-t-il des causes générales d'exonération ? Existe-t-il des délais de prescription des actions ? Des solutions contre les clauses abusives ?), si bien que l'on regrette assez rapidement les vertus de l'art législatif véritable...

En tentant néanmoins un effort de synthèse, il est possible de rappeler brièvement les mécanismes de responsabilité mis en évidence dans ces contrats, ainsi que quelques solutions d'indemnisation retenues.

3.1. LES RÈGLES DE RESPONSABILITÉ

De manière un peu chronologique, c'est-à-dire en suivant le transport fluvial

⁵⁷ Contrat type au tonnage, art.6.

depuis sa conclusion jusqu'à son achèvement, les contrats types proposent au fur et à mesure quelques solutions en fonction des terrains litigieux identifiables. Mais en procédant à quelques synthèses logiques, il est simple d'observer que certaines solutions concernent la responsabilité des ayants-droit aux marchandises (donneur d'ordre ou destinataire) tandis que bon nombre d'autres visent celle du transporteur. Entre les deux figurent quelques règles communes, à l'image de cette disposition concernant le respect de certaines réglementations particulières (administratives, douanières, sanitaires, de police, ou autre) et qui rappelle que chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables⁵⁸, chacune d'elles étant tenue de se conformer aux obligations réglementaires qui lui incombent.

Sur la responsabilité des ayants-droit aux marchandises

La conclusion du contrat de transport étant soumise à de nombreuses obligations déclaratives imposées au donneur d'ordre, les contrats ont tout naturellement envisagé ici des sanctions en cas de défaillance de sa part en ce domaine. A la différence de l'article 8 de la Convention de Budapest-CMNI 2001 qui propose un schéma synthétique des mécanismes de responsabilité applicables à l'expéditeur, les contrats types proposent une ligne beaucoup plus confuse, même si les grandes articulations relèvent de l'évidence. En vertu de ceux-ci, « *il supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau* »⁵⁹. Il s'agit là d'une solution traditionnelle et incontournable en droit des transports, et encore que la réglementation et les sanctions applicables à certains modes de transports prévoient parfois (le cas du droit maritime) les fausses déclarations dites ordinaires (donc causées par manque de vigilance) de celles qui sont sciemment inexacts et organisées dans un but de fraude maritime⁶⁰ ; ces dernières sont alors susceptibles d'entraîner la perception d'un « double fret » au profit du transporteur en guise de sanction de la fraude commise, ainsi que le débarquement des marchandises ou leur destruction aux frais du déclarant indélicat si ces marchandises mettent en danger le bâtiment ou la suite du voyage.

De manière classique et néanmoins judicieuse, les contrats types prévoient également pratiquement tous, que « *le donneur d'ordre répond de toutes les*

⁵⁸ Contrat type à temps, art.20.

⁵⁹ Contrat type au voyage, art.3-§2 ; contrat type au tonnage, art.3-§2 ; contrat type à temps, art.3-§1er.

⁶⁰ Voir sur cette question CARADEC (1985).

conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage »⁶¹.

Dans une unanimité traditionnelle en droit des transports, les contrats rappellent également la sanction en cas de défaut de paiement de fret par le donneur d'ordre, ou éventuellement par le destinataire (s'il est payable à destination), mais tout en instituant, au passage, de manière assez judicieuse une véritable garantie de paiement sur les épaules du donneur d'ordre, ce qui semble tout à fait défendable : « *Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard* »⁶².

L'on peut néanmoins se demander, dans l'hypothèse d'une sous-traitance, si le contrat type n'aurait pas gagné à indiquer également très clairement la possibilité pour le transporteur sous-traitant d'exercer une action directe en paiement du prix de transport contre les ayants-droit à la marchandise, en cas de défaillance du transporteur principal.

Il convient de rappeler également ici que les contrats types affirment que les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et « *sous sa responsabilité y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention* ».

De manière un peu étrange, et même quelque peu inutilement partielle, les contrats types retiennent la « responsabilité » du donneur d'ordre en cas de méconnaissance de la réglementation du travail et de la sécurité, alors qu'ils se bornent simplement de rappeler que de son côté, le transporteur ne doit en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. Ce silence volontaire sur la responsabilité du transporteur ne constitue pas une simple maladresse mais une véritable erreur de droit.

Les contrats envisagent l'éventualité d'une résiliation unilatérale du contrat par l'un ou l'autre des contractants. A l'image de ce que prévoit aujourd'hui la Convention de Budapest dans son art.9, le contrat type à temps est ici d'une clarté et d'une simplicité louables : « *La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou l'autre des parties moyennant le respect d'un préavis de cinq jours par mois*

⁶¹ Contrat type au voyage, art. 6 ; contrat type au tonnage, art. 7 ; contrat type à temps, art. 11 ; mais aussi implicitement le contrat type de sous-traitance, par l'effet de son article 2 renvoyant aux règles applicables au contrat principal.

⁶² Contrat type au voyage, art.16-§2 ; contrat type au tonnage, art.17 ; contrat type à temps, art.6.

du contrat initial, notifié par écrit avec accusé de réception. Dans ce cas, la partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre partie une indemnité égale à 50 % de la rémunération prévue par le contrat initial pour la période restant à couvrir »⁶³.

Le contrat type au voyage consacre à la rupture du contrat initiée par le donneur d'ordre l'expression étrange de « désaffrètement » et en la sanctionnant financièrement : « Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat à tout moment avant la date fixée pour le chargement de l'unité fluviale. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature du contrat et de notification de sa résiliation, multiplié par le montant journalier des surestaries »⁶⁴.

Et dans le cas où le contrat ne peut s'exécuter en raison d'une défaillance du donneur d'ordre (au voyage) dans le chargement, l'initiative de la résiliation revient alors au transporteur qui doit également bénéficier en cette hypothèse d'un droit à réparation : « Si, hors les cas de force majeure, le chargement n'est pas commencé à l'expiration du délai de planche, le transporteur a le droit d'exiger la résiliation du contrat de transport à condition de le notifier par écrit au donneur d'ordre. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature et de résiliation du contrat, multiplié par le montant journalier des surestaries »⁶⁵.

Confirmant d'autres sanctions indemnitaires connexes, le même contrat ajoute que, à moins que l'impossibilité de l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues ne soit imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées que ce dernier a dû engager suite aux instructions qu'il lui a données ou aux mesures prises par le transporteur⁶⁶.

Le contrat type au tonnage⁶⁷ propose un schéma complètement différent, en présence d'une défaillance du donneur d'ordre au chargement (notamment en cas défaut de respect de la programmation ou de défaut d'exécution des tonnages) : « Dans le cas où la programmation ne serait pas respectée par le donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés... La somme des indemnités définies ci-dessus ne peut excéder l'indemnité définie à l'article 11.2 (ci-dessous) ».

⁶³ Contrat type à temps, art.8.

⁶⁴ Contrat type au voyage, art.10-§1er.

⁶⁵ Contrat type au voyage, art.10-§2.

⁶⁶ Contrat type au voyage, art.13.

⁶⁷ Contrat type au tonnage, art.11.

Et au cas où les tonnages minima ne seraient pas atteints au cours de la durée du contrat pour des raisons mettant en jeu la responsabilité du donneur d'ordre, « celui-ci serait tenu de verser à l'entrepreneur de transport une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés. Cette indemnité ne se cumule pas avec celle versée pour défaut de programmation ». De toute évidence, une telle responsabilité laisse supposer une faute ou une défaillance du donneur d'ordre, sans que l'on ne sache cependant exactement la gravité à exiger d'une telle faute ou d'une telle défaillance...

Sur la responsabilité dans l'exécution du contrat

Les contrats types ont envisagé un certain nombre de cas limités dans lesquels la responsabilité de l'opérateur de transport peut être engagée, sans que l'on ne puisse cependant dire de manière péremptoire s'il s'agit toujours d'un système de responsabilité de plein droit, ou parfois d'un système de présomption de faute. Par ailleurs l'on ne note aucune référence globale à des causes d'exonération précises, à l'image de ce que fait l'article 18 de la Convention de Budapest-CMNI 2001. De ce point de vue ces contrats sont clairement en décalage, voire en porte-à-faux, avec cette nouvelle Convention de Budapest qui considère les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, la charge de la preuve, les délais de réclamation et la prescription comme impératives et qui adopte très clairement un système de présomption de faute inspiré des Règles de Hambourg⁶⁸.

- *En cas de défaillances au chargement* : dans l'hypothèse d'une inobservation de la date de mise à quai du bateau, et hors les cas de force majeure, les contrats types indiquent que le transporteur paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries, sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial. Ils prévoient qu'en outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où le transporteur a averti de son retard, ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre aura le droit de résilier le contrat par notification écrite au transporteur⁶⁹. Le contrat au tonnage ajoute ici, que dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre⁷⁰.

- *En cas de non respect des délais de route et retard à la livraison* : dans la

⁶⁸ Art.16 et 25 CMNI, HÜBNER (2000 : 974).

⁶⁹ Contrat type au voyage, art.11.

⁷⁰ Contrat type au tonnage, art.12

pratique fluviale, les délais de route commencent à courir à 12 heures ou à 00 heure le lendemain, selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Ils prennent fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières. L'entrepreneur de transport doit avertir au moins 1 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 ouvre ainsi droit à une indemnisation du donneur d'ordre, et sans qu'il soit besoin de mise en demeure⁷¹. Mais l'on notera ici l'absence de toute référence à la notion de « *délai raisonnable* » présente dans la plupart des textes modernes sur les transports (le cas de la Convention de Budapest-CMNI, art.5) et qui constitue une alternative lorsque des délais conventionnels n'ont pas été fixés d'avance. Les contrats types pourraient ici s'aligner très utilement sur cette nouvelle Convention.

- *En cas de pertes et avaries subies par la marchandise ou dépassement de freinte* : en vertu des stipulations des différents contrats types, le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise⁷². Il est également tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport. A défaut d'une telle mention, le transporteur sera responsable du dépassement des tolérances fixées. Les contrats types ont, en revanche, prévu un certain nombre d'hypothèses dans lesquelles la responsabilité du transporteur fluvial est sinon exclue, du moins éludée, voire rendue très difficilement envisageable. Peut-on, dans ces conditions, classer ces hypothèses particulières dans la catégorie traditionnelle des causes d'exonération du transporteur ? Impossible de trancher globalement, car ici encore tout est question de situations casuistiques.

- *Exonération du transporteur en cas de réserves motivées* : les différents contrats types retiennent que le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement, tout en précisant que l'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement⁷³. Si la règle formulée est cohérente, il nous semble que la

⁷¹ Contrats types « au voyage » et « au tonnage », art.13 ; contrat type à temps, art.15.

⁷² Contrat type au voyage, art.17 ; contrat type « au tonnage », art.18-§1er ; contrat type à temps, art.17-§1er.

⁷³ Contrat type au voyage, art.7-§2 ; contrat type au tonnage, art.8-§2 ; contrat type à temps, art.11, 12-§2.

prise en compte de l'article 12 de la Convention de Budapest-CMNI 2001 permettrait d'y apporter encore plus de clarté, de lisibilité et de rigueur.

- *En cas de dommages causés aux marchandises en pontée par des intempéries* : le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre⁷⁴. Mais l'on regrettera surtout que le régime général du transport en pontée n'ait pas été clairement prévu et normalisé, ce qui donne un petit côté anachronique à nos contrats types. La Convention de Budapest-CMNI 2011 devrait de ce point de vue servir ici de source d'inspiration, par exemple dans son article 3-§5.

- *En cas de défaut de transbordement ou de déchargement* : le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération. Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties⁷⁵. Une telle règle nous semble clairement injuste et excessive au regard de l'obligation de résultat qui pèse normalement sur le transporteur de marchandises. Prendre toutes les dispositions pour achever ou faire achever le voyage semble être de l'essence même du contrat de transport. La question de la prise en compte des frais correspondants ne doit pas noyer ici la question centrale qui relève de la responsabilité de tout bon professionnel des transports.

- *En cas d'empêchement de transport* : les contrats types n'affirment pas clairement ici le principe d'une exonération du transporteur. On peut comprendre aisément cette prudence dans la mesure où, en fonction des circonstances en présence, divers facteurs peuvent contribuer à l'empêchement, et n'ayant pas nécessairement les caractéristiques d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit. Les contrats types se bornent donc simplement à prévoir un système dérivé de l'obligation d'information : si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, le transporteur est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser 48 heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise. S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, le transporteur doit prendre le moment venu les mesures qui lui paraissent appropriées à sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre, en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court

⁷⁴ Contrat type au voyage, art.7-§3 ; contrat type au tonnage, art.8-§3 ; contrat type à temps, art. 12-§3.

⁷⁵ Contrat type au voyage, art.13.

possible par référence au temps conventionnel de parcours⁷⁶. On peut regretter que ce système de précautions, au demeurant légitimes, ne mette pas suffisamment en évidence les règles de responsabilité ou d'exonération des parties en présence.

Néanmoins, le contrat type au tonnage envisage de manière plus claire et ferme le principe d'une responsabilité en cas de défaillance du transporteur dans le transport du tonnage convenu : en effet, dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre⁷⁷.

- *En cas d'empêchement de livraison* : les contrats types semblent avoir voulu ici se plier à une certaine pédagogie. Après avoir, en effet, longuement défini la notion d'empêchement, il y est rappelé, en toute simplicité, que « *le déchargement met fin au contrat de transport et à la responsabilité encourue par le transporteur à l'égard des marchandises* ». Malgré tout, le résultat final demeure peu satisfaisant, car l'on se borne à conclure qu'en cas d'empêchement à la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder 24 heures, et d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvré qui suit la demande. Comme précédemment, un certain flou reste donc de mise, et à nos yeux il confirme parfaitement toutes les limites des contrats types comme forme de normativité juridique.

3.2. QUELQUES MÉCANISMES D'INDEMNISATION

Les règles traitant des indemnisations sont souvent très naturellement et inextricablement liées à celles régissant les responsabilités. Il ne sera donc pas dans l'objet de ce propos de revenir globalement sur celles-ci. En revanche, quelques mécanismes ou règles particulières méritent qu'on s'y arrête en raison de leur importance majeure.

Les mécanismes d'indemnisation des pertes, avaries et freintes

Après avoir rappelé que le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise, les contrats types ont à juste titre réaffirmé le principe, fondamental en droit des transports, de la limitation de la réparation. Il est en effet prévu que ladite

⁷⁶ Contrat type au voyage, art.13 ; contrat type au tonnage, art.14 ; contrat type à temps, art. 14.

⁷⁷ Contrat type au voyage, art.12.

indemnité ne peut excéder 5 000 F par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 1 000 F⁷⁸. Comme on peut aisément le constater, si ces références ont pu s'avérer acceptables au niveau des plafonds admissibles en droit des transports fluviaux, elles apparaissent clairement surannées aujourd'hui sur le terrain monétaire depuis l'apparition des DTS (d'une part) et puis de l'Euro (d'autre part). Il convient, sous cet angle, de mettre d'urgence ces contrats en harmonie avec les articles 19 et 20 de la Convention de Budapest-CMNO de 2001 qui traitent de ces questions de manière détaillée, moderne et rigoureuse (plafonds de 2 DTS/kg, 666,67 DTS/colis ou unité, 25000 DTS/conteneur). Néanmoins, pour permettre aux ayants-droit à la marchandise d'échapper aux rigueurs du plafond d'indemnisation, les contrats ont prévu ici, et comme cela se devait, la solution la plus cohérente qui soit : le donneur d'ordre a, en effet, la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées par les plafonds de réparation, à condition cependant que cette déclaration de valeur soit signifiée au transporteur au moins un jour ouvré avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture. On regrettera, en revanche, que les contrats types n'aient pas prévu des hypothèses de déchéance du droit du transporteur de limiter sa responsabilité, ce qu'ont su prévoir les rédacteurs de la nouvelle Convention de Budapest de 2001 dans un article 21.

S'agissant du cas particulier de la freinte, il a été admis qu'elle se mesure par jaugeage et qu'en l'absence d'un taux conventionnellement fixé, le transporteur sera responsable du dépassement des tolérances suivantes: 2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ; 1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route⁷⁹. Ces usages professionnels illustrent parfaitement ici tout l'intérêt normatif de *Lex mercatoria*...

L'indemnisation du retard à la livraison

Les règles varient quelque peu d'un contrat à un autre, la véritable originalité venant du contrat type à temps. Tandis que les contrats types au voyage et au tonnage précisent que l'indemnité due par le transporteur en cas de retard à la livraison ne peut excéder la moitié du prix du transport⁸⁰, le contrat type à temps énonce en effet, pour sa part, que cette indemnité est déterminée aux conditions du contrat ramenées à la journée et appliquée au nombre de jours

⁷⁸ Contrat type au voyage, art.17 ; contrat type au tonnage, art.18 ; contrat type à temps, art.17.

⁷⁹ Contrat type au voyage, art.17 ; contrat type au tonnage, art.18-§3 ; contrat type à temps, art.17.

⁸⁰ Contrat type au voyage, art.18 ; contrat type au tonnage, art.19.

de retard⁸¹.

Ici encore il a été judicieusement prévu une solution permettant d'échapper à cette limite d'indemnisation : le donneur d'ordre a, en effet, la faculté de faire une « *déclaration d'intérêt spécial à la livraison* » qui aura pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation précédemment signalé. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée au transporteur avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

La place de l'assurance

L'on peut regretter la place extrêmement congrue accordée à l'assurance dans les quatre contrats types du transport fluvial. Et l'on remarquera d'ailleurs qu'aucun des contrats n'évoque également l'hypothèse d'un règlement des dommages par le biais de l'avarie commune. C'est un immense paradoxe quand on mesure la place et le rôle considérable qui reviennent à l'assurance dans le domaine des transports en général (Voir RODIERE, 1983 ; GUSTIN, 1985 : 54 et ss ; LAMBERT-FAIVRE n° 480 et ss), et quand on est conscient de l'extrême fréquence des litiges liés aux avaries, pertes, manquants ou autres retards subis par les marchandises. Or, ici on ne trouve, en effet, trace de l'assurance que dans les contrats types « au tonnage » et « à temps »⁸². Dans ces deux contrats types, il est stipulé exactement dans les mêmes termes, que l'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurances ; que la prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise, et enfin, qu'à défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article. C'est simplement dire ici en premier, que l'obligation d'assurance a été érigée par les praticiens des transports fluviaux en principe d'ordre public contractuel ; ensuite, que le transporteur a le droit de répercuter cette charge financière sur les marchandises qui viendraient à profiter de cette assurance ; et qu'enfin, la couverture due par l'assureur ne saurait excéder les plafonds de réparation, c'est-à-dire les limites d'indemnisation fixées.

Quelles dispositions processuelles ?

L'objet de contrats types n'est pas de tout prévoir, ni de transformer de simples opérateurs économiques en législateurs. Mais à l'heure où la contractualisation du droit gagne même la justice et l'univers processuel, l'on pourrait regretter que les quatre contrats types fluviaux n'aient pas envisagé

⁸¹ Contrat type à temps, art.18.

⁸² Contrat type au tonnage, art.6-§3 ; contrat type à temps, art.9.

au moins deux questions :

- d'une part, des mécanismes clairs en matière de réclamations : par exemple le délai de 7 jours à compter de la livraison ou le délai de 21 jours en cas de retard, comme c'est le cas dans l'art.23 de la Convention de Budapest-CMNI 2001 ;
- d'autre part, la référence à un délai précis de prescription des actions en justice (par exemple 1 an comme le prévoit la CMNI 2001), sachant que dans certains textes actuellement en vigueur, l'harmonie n'est pas forcément de mise en ce domaine.

En guise de conclusion, l'on peut admettre que le schéma d'élaboration des contrats types du transport fluvial constitue un bel exemple de modélisation du droit des transports par la *Lex mercatoria*, et en dépit des faiblesses congénitales de ce mode d'élaboration du droit des affaires. Les usages et pratiques professionnelles y ont trouvé toute la place nécessaire, d'autant que les professionnels se sont pliés à maintes exigences fondamentales du droit des contrats civils et commerciaux.

Il reste néanmoins que ces modèles contractuels de droit national pourraient connaître des lendemains moins radieux, en raison notamment d'un risque de décalage avec les Conventions internationales, et au premier rang desquelles figure désormais la nouvelle Convention de Budapest du 22 juin 2001, dite Convention sur le transport de marchandises en navigation intérieure (en abrégé CMNI), et qui est appelée à devenir, en effet, le socle de référence de l'harmonisation du Droit fluvial en Europe. Deux alternatives risquent, dès lors, de se présenter rapidement : soit un toilettage urgent de ces contrats pour les mettre en conformité avec la nouvelle Convention, soit leur abandon pur et simple au profit de nouveaux contrats types directement inspirés de la Convention. La toilette approfondie ou... le très grand ménage, voilà donc le choix serré qui risque de se présenter à nos autorités et à nos opérateurs des transports fluviaux. Et bien au-delà du cas particulier des transports fluviaux français, le même problème s'est posé pour différents modèles de normalisation contractuelle en vigueur dans certains pays, à l'image de l'*Accord de Bratislava* ou du « *Connaissance rhénan* ». Leur abandon ou modification a permis de mettre un terme à cette problématique⁸³. Le droit fluvial français démontrera-t-il de meilleures capacités d'adaptation ?

⁸³ L'Accord de Bratislava, tombé en désuétude, était un contrat entre les compagnies de navigation opérant sur le Danube et fixant des conditions générales de transport communes, des règles d'avaries communes, des règles tarifaires et des dispositions relatives au remorquage sur le Danube. La version initiale de cet accord datant de 1955 avait été modifiée en 1992, puis annuellement actualisée selon les besoins. Quant au connaissance « rhénan », il a tout simplement disparu, les acteurs sur le Rhin utilisant désormais des « Conditions générales » dénommées IVTB (*Internationale Verlade-und Transportbedingungen*).

RÉFÉRENCES

- BÉGUIN J. (1985) Le développement de la *Lex mercatoria* menace-t-il l'ordre juridique international ? *McGill L.J.*, pp. 478 et ss.
- BEURIER J.-P. (ss. dir.) (2009-2010) Droits maritimes. Coll. Dalloz Action, n° 112.45, n° 211.32, n° 612.53, n° 612.63.
- BOISSON Ph. (2003) La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime. *DMF 2003*, pp.723 et ss.
- BONASSIES P. (2000) Le droit positif français en 1999. *DMF 2000*, Hors série, p. 7.
- BONASSIES P. (2001) *DMF 2001*, Mai, p. 441 (sur le texte de la Convention).
- BOULOY P. (1980) Le contrat de tonnage. *DMF 1980*, pp. 312 et ss.
- CARADEC D. (1985) *La fraude maritime documentaire*. Université de Brest, Mémoire DESS Droit des activités maritimes.
- COIPEL M., POULLET Y. (1983) Le rôle de la pratique dans la formation du droit. In *Journées suisses, Travaux de l'Association Henri CAPITANT*, t. XXXIV, *Economica*, pp.190 et ss.
- COLLART-DUTILLEUL F., DELEBECQUE Ph. (2011) *Contrats civils et commerciaux*. Précis Dalloz (9ème éd.).
- COUSY H. (1982) Le rôle des normes non juridiques dans le droit. Rapport belge au XIème Congrès international de Droit comparé, Caracas, n° 5.
- DELEBECQUE Ph. (1995) Sous-traitance et transport. *DMF 1995*, pp. 246 et ss.
- GAILLARD E. (1995) Trente ans de *Lex mercatoria*-Pour une application sélective de la méthode des principes généraux du droit. *J.D.I. Clunet*, n° 1, pp. 5 et ss.
- GOLDMAN B. (1964) Frontières du droit et *Lex mercatoria*. In Le droit subjectif en question. *Arch. Phil. Droit*, t. 9, pp. 177-192.
- GOLDMAN B. (1979) La *Lex mercatoria* dans les contrats et l'arbitrage internationaux : réalités et perspectives. *J.D.I. Clunet*, 475.
- GOLDMAN B. (1993) Nouvelles réflexions sur la *Lex mercatoria*. In *Etudes Lalive*, pp. 241 et ss.
- GUIGNARD L. (2001a) *Sous-traitance et transport*. Litec, Bibliothèque de l'entreprise.
- GUIGNARD L. (2001b) La notion de sous-traitance. *TRANSIDIT*, n° 32, p. 10, n° 3.

- GUIGNARD L. (2009) Actualité de la sous-traitance en transport routier intérieur de marchandises. *Rev. Dr. Transp.*, In dossier « Actualités en droit des transports », Colloque Lyon, 12 déc. 2008.
- GUSTIN P. (1985) L'assurance maritime et transports. *L'Assureur-conseil*, août-septembre, pp. 54 et ss.
- HÜBNER Chr. (2000) La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. *DMF 2000*, p. 972.
- JEAMMAUD A. (1990) La règle de droit comme modèle. *D.*, chron. 197 ; *Rev. Int. Etud. Jur.*, pp. 125-164.
- JEAMMAUD A. (1993) Les règles juridiques et l'action. *D.*, chron. 207.
- KAHN Ph. (1982) Droit international économique, droit du développement, *Lex mercatoria* : concept unique ou pluralisme des ordres juridiques. In *Le droit des relations économiques internationales. Études offertes à Berthold GOLDMAN*, Paris Litec, pp. 97-107.
- KOZUBOVSKAYA A. (2010) Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam. *DMF 2010*, pp. 175 et ss.
- LAMBERT-FAIVRE Y. *Assurances des entreprises-Étude de gestion des risques*. Précis Dalloz.
- LANEAU-SEBERT M. (2006) *La navigabilité*. Université de Nantes, Thèse de Droit.
- LE TOURNEAU Ph. (1992) De l'évolution du mandat. *D.*, chron. 157.
- MARIONNET P. (2006) *Sûreté maritime et portuaire*. Vademecum ISPS, Rennes, InfoMer.
- NDENDE M. (1984) *Les mentions du connaissance de transport maritime*. Université de Yaoundé, Mémoire Maîtrise de Droit des affaires.
- NDENDE M. (2009) L'activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux. *Rev. Africaine des Aff. marit. & Transp.*, n° 1, pp. 8 et ss.
- ODIER F. (2003) La sûreté maritime ou les lacunes du droit international. In *Mélanges offerts à L. LUCCHINI et à J.-P. QUENEUDEC*, Paris, Pedone.
- ONTF *Rapport du 23 nov. 2005. Transport fluvial-Évolution du contexte récent & de quelques évolutions chiffrées*.
- OSMAN F. (1992) *Les principes généraux de la Lex mercatoria : contribution à l'étude d'un ordre juridique a-national*. Paris, LGDJ (Bibl. dr. privé, t. 224).
- PEDAMON M. (1959) Y-a-t-il lieu de distinguer les usages et les coutumes en droit commercial ? *RTD com.*, pp. 335 et ss.

- PETEL Ph. (1994) *Le contrat de mandat*. Paris, Dalloz (Coll. Connaissance du droit).
- POLLAUD-DULIAN F. (1997) L'habitude en droit des affaires. In *Études Alain SAYAG*, Litec, pp. 349 et ss.
- REV. DR. TRANSP. (2007) Alertes, p. 3.
- DE RICHEMONT H. (2002) L'affrètement d'espaces peut-il bénéficier de la limitation ? *DMF 2002*, pp. 1011 et ss.
- RODIÈRE R. (1977) *Droit des transports*. Paris, Sirey, n°286 (2ème éd.).
- RODIÈRE R. (1980) Le contrat au tonnage. *DMF 1980*, pp. 323 et ss.
- RODIÈRE R. (1983) *Traité général de Droit maritime : Assurances maritimes*. Dalloz, Paris (collab. P. LUREAU, A. PIERRON, P. LATRON).
- RODIÈRE R., DU PONTAVICE E. (1997) *Droit maritime*. Paris, Précis Dalloz, n° 339.
- ROYER-FLEURY A. (2004) *Essai d'une théorie juridique du connaissance et des autres titres de transport*. Université de Nantes, Thèse de Droit.
- SABADIE B. (2004) *Le contrat d'affrètement d'espaces*. Aix-Marseille, PUAM (Thèse de Droit, Nantes).
- TASSEL Y. (2003) Retour sur l'affrètement d'espaces. *DMF 2003*, pp. 350 et ss.
- TASSEL Y. (2005a) Le contrat de tonnage. *Gazette de la Chambre, Lettre d'informations de la CAMP*, n° 7, pp. 3 et ss.
- TASSEL Y. (2005b) Le contrat d'affrètement d'espaces. *DMF 2005*, pp. 3 et ss.
- TASSY H. (1995) Affrètements d'espaces et garanties réelles. *DMF 1995*, pp. 595 et ss.
- TOSI J.-P. (1998) L'adhésion du destinataire au contrat de transport. In *Mélanges MOULY*, t. 2, Litec.
- TRAPPE J. (1986) Laytime problems and comparison of law. *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, pp. 251 et ss.