

15

MISE A JOUR JANVIER 2023

Cours

RÈGLES DU TRANSPORT FLUVIAL ET MULTIMODAL



CAPA+
www.capaplus.fr

**Commissionnaire
de transport**

Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (en vigueur depuis le 1^{er} avril 2005, ratifiée par la France le 11 mai 2007)

L'activité du transport fluvial

- Le réseau

C'est le réseau FREYCINET, car c'est lui l'inventeur du réseau fluvial au 19^{ème} siècle.

La carte du réseau français -il compte 6 800 km exploitables- montre la répartition très inégale sur le territoire ; les régions grandes pourvoyeuses de fret y ont toutefois accès : région parisienne, Rhône-Alpes et vallée du Rhône, Nord-Pas-de-Calais, Alsace, Lorraine.

Cependant, la notion de réseau doit être complétée par celle de « gabarit » indiquant quel type de bateau peut emprunter la voie, en fonction du mouillage, du tirant d'eau, du plafond et du tirant d'air. On distingue des classes de gabarit de 0 à 6. Les écluses à franchir limitent également la taille des bateaux. Les bassins de navigation de la Seine, du Nord et du Rhône offrent les liaisons à grand gabarit entre des régions industrielles et les ports maritimes (Le Havre, Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Marseille-Fos).

- La flotte fluviale

Une unité fluviale appartient à une catégorie bien déterminée selon qu'elle est affectée :

- au transport public ou au transport pour compte propre ;
- à des transports de marchandises liquides ou pulvérulentes ou à des marchandises solides ou à des marchandises dangereuses ou au trafic conteneurisé.

Au 1^{er} janvier 2007 la flotte française représente environ 1300 bateaux pour un port en lourd total de 1 million de tonnes.

Les voies navigables de France (VNF)

VNF est un établissement public industriel et commercial (EPIC) créé en 1991 et placé sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable. VNF est chargé :

- d'exploiter, d'entretenir et améliorer les voies navigables, les ports fluviaux et autres dépendances du domaine public fluvial dont la gestion lui est confiée ;
- de réaliser les infrastructures nouvelles du réseau en cohérence avec les perspectives européennes (cas de Seine Nord) ;
- de gérer le domaine de l'État qui lui a été confié pour l'exercice des missions susmentionnées ;
- de centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant l'utilisation des voies navigables ;
- de rechercher tout moyen propre à développer l'utilisation des voies navigables et à en améliorer l'exploitation.

VNF est administré par un conseil d'administration qui gère le domaine et délibère sur tout contrat, tout acte de concession, toute convention et tout marché ainsi que sur les concours financiers apportés par l'établissement. C'est également lui qui fixe le montant des péages, droits fixes et redevance d'usage du domaine confié à VNF et qui crée les commissions territoriales des voies navigables.

- Les acteurs et leurs prestations

L'accès à la profession de transporteur et de courtier de fret fluvial doit respecter la réglementation en vigueur en France définie, entre autres, par la convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim le 17 octobre 1868 et la LOTI.

Des commissionnaires de transport, des courtiers de fret fluviaux peuvent organiser les transports pour le compte de leurs clients-chargeurs.

Le transport fluvial est assuré par 3 catégories de transporteurs :

- Les artisans : en général équipés d'automoteurs de type Freycinet¹⁸, ils peuvent desservir tout le réseau européen.
- Les petites flottes : entreprises moyennes, appartenant généralement à des patrons bateliers qui possèdent plusieurs bateaux et rémunèrent quelques salariés.
- Les compagnies de navigation ou armements industriels : généralement équipées de barges et d'unités spéciales évoluant sur les voies à grand gabarit, ces compagnies possèdent des pousseurs avec des équipages de salariés pouvant travailler nuit et jour. Ces compagnies sont regroupées au sein du Comité des armateurs fluviaux.

- L'activité fluviale

Les atouts traditionnels de la navigation fluviale sont notamment :

- le faible coût ;
- la sécurité (cf. matières dangereuses) ;
- les dimensions permettant d'embarquer des colis de dimensions exceptionnelles, difficile à transporter sur un parcours terrestre ;
- l'utilisation comme stockage flottant.

L'activité fluviale, en crise ces dernières années, bénéficie d'un certain nombre d'efforts pour l'aider à se moderniser et mieux faire valoir ses avantages compétitifs : ainsi la création de VNF, la loi de modernisation de 1994, les dispositions de contingentement de la cale.

Deux facteurs lui sont favorables à notre époque :

- c'est le moyen de transport qui nuit le moins à l'environnement.
- l'acheminement des conteneurs maritimes est un créneau relativement récent que le transport fluvial peut espérer développer.

Les chargeurs et transporteurs bénéficient de différentes aides :

- L'aide aux embranchements fluviaux (gérée par VNF) : destinée aux chargeurs et opérateurs de transport, cette aide vise à réduire le coût de la rupture de charge occasionné lors du chargement et/ou déchargement des marchandises à bord d'un bateau.
- L'aide à la modernisation de la flotte (gérée par VNF et l'État) : cette aide est destinée aux transporteurs et attribuée dans le cadre de plans pluriannuels¹⁹ et a pour vocation d'adapter la flotte fluviale française aux enjeux de développement du transport fluvial de marchandises.
- Les aides au transport combiné (gérée par le ministère des Transports) : destinée aux opérateurs de transport combiné, cette aide vise à soulager financièrement l'exploitation des services réguliers de transport combiné.

Réglementation relative aux transports fluviaux

Le transport de marchandises par voies navigables est libéralisé depuis le 1er janvier 2000 en France en application de la directive n° 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la

Communauté et de la loi de transposition n° 2001-43 du 16 janvier 2001.

Il convient de distinguer les réglementations applicables à l'exercice de l'activité de transporteur de celles propres au contrat de transport.

Exercice de l'activité

Le décret n° 92-507 du 5 juin 1992 transposant la directive communautaire du 9 novembre 1987 et 3 arrêtés du 28 juillet 1992 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur fluvial confiant la délivrance de l'attestation de capacité au ministre en charge des voies navigables.

D'autres textes de loi viennent encadrer :

- Décret n°99-267 du 1er avril 1999 portant approbation d'un contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit contrat à temps
- 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.

Règles communes aux contrats types

- Dispositions générales

Quel que soit le contrat, tout contrat doit respecter les mêmes dispositions générales concernant :

- la définition des jours ouvrables et non ouvrables ;
- la définition du temps conventionnel de parcours ;
- les dispositions de délais de route ;
- les dispositifs de protection particulière contre les intempéries ;
- les indemnités pour pertes ou avaries ;
- la déclaration de valeur et freinte de route ;
- respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité.

- Durée du contrat

Le contrat prend fin à la date convenue par les parties ou à la fin du dernier voyage en cours à cette date. Toutefois, si ce dernier voyage compromet la réalisation d'engagements pris antérieurement par l'entrepreneur de transport, ce dernier peut refuser ledit voyage. Dans ce cas, le contrat prend fin à la date demandée de chargement de ce dernier transport.

- Prix du transport

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du prix 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 relevé 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 d'assurance de la marchandise ;
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- les frais de pilotage maritime ;
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 13,
- les frais de surestaries pour les délais de manutention hors délai.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Les prix pratiqués pour le fret sont libres dans la mesure où ils couvrent le montant des charges fixes et variables.

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 justifie par tous moyens. Les prestations supplémentaires ou annexes, les péages et redevances maritimes ainsi que la prime d'assurance responsabilité du transporteur s'ajoutent à ce fret principal ».

Les documents accompagnant la marchandise pendant le transport

La lettre de voiture fluviale

La lettre de voiture fluviale concerne chaque chargement et doit indiquer :

- les nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire, si du moins le nom de ce dernier est connu ;
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
- le date de mise à quel ;
- le date d'arrivée à destination compte tenu des délais de planche au chargement et du temps conventionnel de parcours ;

• la nature de la marchandise, son poids, éventuellement son volume et/ou ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour effectuer son transport ainsi qu'une mention précisant la trentie éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;

• 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.).

Au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise :

- le poids de la marchandise : le transporteur n'est toutefois garant que s'il y a eu jaugeage demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant ou du donneur d'ordre ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ou d'unités de charge : le transporteur n'étant toutefois garant que s'il y a eu comptage demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant ou du donneur d'ordre ou du destinataire.

La lettre de voiture accompagne la marchandise et est remise au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin des opérations de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées du transporteur, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Le transporteur remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée. Le document de transport mentionne, 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 déchargement.

COMMITRANS

COMMITRANS AFFRÈTMENT LOGISTIQUE SAS
REPRÉSENTANT EN NOUANE L'INGÉNIER

5, AVENUE GEORGES BATAILLE
60330 LE FLEISSIS BELLEVILLE
Tel.: 00 33 (0) 3 44 60 50 00
Fax.: 00 33 (0) 3 44 60 50 01

BL N°

REF :

LETRE DE VOITURE FLUVIAL

Dressée en application de l'art. 3 du contrat type au voyage (O. 95.855 du 30.09.96)

A M. DUNKERQUE

A SIFAR MORD (SILO) destinataire.

En exécution d'une Convention d'Affrètement au voyage intervenue le 28/06/2015 entre

EXPÉDITEUR : BGC adresse SILO JEAN SOURBET 77130 TAVERNS / LA GRANDE PAROISSE

TRANSPORTEUR: WILLAERT SONNY

Il vous est expédié sur le bateau NIL OBSTAT matricule

Conduit par WILLAERT SONNY un tonnage de 600,00 tonnes de BLE (40341)

M., qui a été chargé au port de TAVERNS et que le transporteur déclare

avoir reçu et s'engagea transporteur à DUNKERQUE = kms.

Soit en deçà, soit au delà entre et

Ainsi convenu dans le plus bref délai, sauf retard résultant des interruptions de la navigation ou de force majeure.

ECHELLES	ENFONCEMENTS DU BATEAU	AU DEPART				A L'ARRIVÉE			
		A VIDE		A CHARGE		A VIDE		A CHARGE	
		D.	G.	D.	G.	D.	G.	D.	G.
Avant :									
Milieu :									
Arrière :									
Moyenne :									
Tonnage résultant de la lecture									

RESERVE S AU CHARGEMENT :
(le cas échéant)

Fait à : le

Le Chargeur,

Le Transporteur

Le connaissance fluvial

Il a été créé par un arrêté du 20 juillet 1960. Ce connaissance à ordre est négociable. Il doit être rédigé en 4 exemplaires. Un original est destiné au transporteur et un autre à l'expéditeur. Le courtier reçoit un double tout comme l'expéditeur, les doubles portent la mention « non négociable ». La « mention négociable » est seulement portée sur l'exemplaire remis à l'expéditeur. Constituant un titre représentatif de la cargaison, sa possession vaut propriété régulière de la marchandise.

Le connaissance doit indiquer obligatoirement :

- le contrat de transport au voyage, à temps, au tonnage selon lequel il est passé ;
- le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- le nom et l'adresse du transporteur ;
- le nom et l'adresse du courtier de fret
- le numéro d'immatriculation du bateau et sa devise ;
- la nature, le poids, la quantité de la marchandise ;
- le lieu de départ ;
- le lieu de la destination ;
- la durée approximative de transport ;
- les modalités de règlement du fret et des frais ;
- les délais de planche et de déchargement ;
- les taux de surestaries ;
- la compagnie d'assurances couvrant la responsabilité du transporteur et le numéro de la police.

Il est établi après le chargement et au plus tard dans les 24 heures qui suivent le chargement. Cependant un chargeur peut se faire remettre un connaissance pour embarquer et après embarquement, le compléter ou l'échanger pour un connaissance « embarqué ».

Des réserves peuvent être portées sur le connaissance par le transporteur. Le transporteur doit signaler ses arrêts au courtier ou à son correspondant. Il doit prévenir de son arrivée au moins 3 jours à l'avance ce même courtier ou son correspondant. Les marchandises ne sont remises au destinataire que contre remise du connaissance et du paiement du fret.

Le connaissance est utilisé principalement pour les voyages internationaux. Le connaissance fluvial atteste la conclusion d'un contrat de fret entre l'expéditeur et le transporteur pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures. Il s'apparente au connaissance maritime.

Sur ce document sont consignés l'identité des cocontractants, les caractéristiques du transport et les informations liées au transport (conditions particulières, relevé des échelles de contrôle du tonnage...).

La déclaration de chargement

Lors d'un transport, la déclaration de chargement et la lettre de voiture (ou le connaissance) doivent obligatoirement se trouver à bord du bateau.

À chaque transport de marchandises, les transporteurs fluviaux sont tenus d'établir une déclaration destinée au suivi des statistiques et à la facturation des péages marchandises.

Le transporteur doit présenter ce document lors du franchissement des écluses-contrôles sur le réseau. Ces documents sont délivrés par les agences des directions régionales de VNF.

COMMITRANS

COMMITRANS AFFRETEMENT LOGISTIQUE SAS
REPRESENTANT EN DOUANE ENREGISTRE

5, AVENUE GEORGES BATAILLE
60330 LE PLESSIS BELLEVILLE
Tel.: 00 33 (0) 3.44.60.50.00
Fax.: 00 33 (0) 3.44.60.50.01

BL N°

REF :

NEGOCIABLE

CONNAISSEMENT FLUVIAL

En exécution d'une convention d'affrètement au voyage intervenu

Le 26/06/2021 entre

EXPEDITEUR : BGC adresse : SILO JEAN SOURBET 77130 TAVERS / LA GRANDE PAROISSE

TRANSPORTEUR : WILLAERT SONNY adresse :

Il a été reçu à (lieu) : TAVERS

Par le BATEAU : NIL OBSTAT

Les MARCHANDISES CI-DESSOUS

Marques	Numéros	Nombre de colis	NATURE ET CONTENU DES COLIS suivant déclaration du chargeur	Poids déclaré en kilos
			BLE (40341) - VRAC	

RESERVES

ECHELLES	ENFONCEMENTS DU BATEAU	AU DEPART				A L'ARRIVEE			
		A VIDE		A CHARGE		A VIDE		A CHARGE	
		D.	G.	D.	G.	D.	G.	D.	G.
Avant :									
Milieu :									
Arrière :									
Moyenne :									
Tonnage résultant de la lecture									

À DESTINATION DE :

NOM DU DESTINATAIRE : SIFAR NORD (SILO)

Adresse : NORD CEREALS 59376 DUNKERQUE FRANCE (FR)

LIEU DE DECHARGEMENT : DUNKERQUE Arrivée : 05/07/2021

Correspondant : NOM Adresse :

A transporter dans le délai approximatif de jours (aux conditions stipulées au dos) contre paiement du fret, des frais et les remboursements prévus à la convention d'affrètement. SELON REGLEMENT :

Délai de planche au déchargement : LOI FRANCAISE

Taux de surestaries *

Commission d'affrètement

Valeur de la marchandise déclarée par le chargeur :

Assurance du corps du bateau : (Nom de l'assurance)

Police n° et date

Assurance de la responsabilité du transporteur : (nom de l'assurance) ADW ANVERS Police n° et date 16/02/2017

Assurance de la marchandise : (Nom de l'assurance) Police n° et date

Pour l'exécution de ces engagements, il a été établi un connaissement ORIGINAL NEGOCIABLE, un ORIGINAL NON NEGOCIABLE, et de deux COPIES.

Fait à le

L'Expéditeur

Le Courtier

Le Transporteur

COMMITRANS

COMMITRANS AFFRÈTEMENT LOGISTIQUE SAS

5, AVENUE GEORGES BATAILLE
60330 LE PLESSIS BELLEVILLE
Tel.: 00 33 (0) 3 44 60 50 00
Fax.: 00 33 (0) 3 44 60 50 01

ATTESTATION DE CONTRÔLE DE PROPRETÉ

Loading Compartments Inspection Report
TRANSPORT REALISE SELON CODE GMP : OUI

PARTIE 1 A remplir par l'affréteur / Voor de Aflader

Nom du bateau / Naam Ship :	NIL OBSTAT	Nombre de cales / Ruimnummers :
Type de plancher / Soort Vloer :		
Chargements précédents / Voorgaande ladingen :	Denier / Laaste :	BLE (40341)
	2ème / 2de :	BLE (40341)
	3ème / 3de :	COLZA (40341)
Nettoyage / Reiniging :	Sec / Droog	A L'EAU
	A l'eau / Met water	
	Eau + détergent / Water + detergent	
	Désinfection / Desinfectie	

TRANSPORT REALISE SELON CODE GMP : OUI

Ce voyage sera chargé avec le produits / Deze reis wordt geladen met het product	BLE (40341)
Date / Datum	
Nom de l'affréteur / Firmanaam bevrachter	ABAC FLUVIAL

Signature / Handtekening

PARTIE 2 A remplir par le capitaine, le silo et/ou le contrôleur / Kapitein en den controller / silo

Poids bascule / re laden		Poids échelles / Gewicht schaal :	
Lieu de l'inspection / Plaats inspectie :		Numéro Lot :	
Date d'arrivée / Aankomst datum :		Date de départ / Vertrek datum :	
Fournisseur / Leverancier :		Destination / Destinatie :	
Résultats / Bevindingen :	Vide / Leg	Oui / Ja	Non / Niet
	Propre / Zuiver	Oui / Ja	Non / Niet
	Sec / Droog	Oui / Ja	Non / Niet
	Sans odeur / Geurloos	Oui / Ja	Non / Niet
	Exempt de Vermine / Vrij van ongedierte	Oui / Ja	Non / Niet
	Sans restes de chargements en bon état visuel / Visueel	Oui / Ja	Non / Niet
	Pourvus de fermetures adéquates	Oui / Ja	Non / Niet
	Accepté à charger / Goedgekeurd om te laden	Oui / Ja	Non / Niet

Remarques / Opmerkingen :

Nom du Contrôleur :
Naam van de controller :

Le Capitaine :
De Kapitein :

Le Chargeur :
De lader :

Fait à _____ le _____

LE CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL EN NATIONAL

Le transport de marchandises par voies navigables est libéralisé depuis le 1er janvier 2000 en France, les contrats sont conclus librement entre les parties concernées et les prix librement négociés dans le domaine des transports nationaux ou internationaux."

Conformément à l'article L. 1432-3 du code des transports, les relations entre un transporteur et un donneur d'ordre pour le transport de marchandises doivent faire l'objet **d'une convention écrite** entre les parties. En cas d'absence ou de lacune du contrat de transport, l'article L. 1432-4 du même code prévoit que les dispositions **d'un contrat-type** s'appliquent de plein droit. Ce contrat-type est établi par voie réglementaire (article L. 1432-12).

Dans le secteur fluvial, les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ont le libre choix entre **trois types de contrats** :

- Des contrats à temps ;
- Des contrats au tonnage ;
- Des contrats de voyages simple ou multiples.

Ces contrats **sont de valeurs supplétives**, ils s'appliquent de plein droit en cas d'absence de contrat ou de dispositions contractuelles négociés entre le transporteur et le donneur d'ordre.

Le contrat à temps

Il consiste pour le transporteur à mettre un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée. Il est issu du décret n°99-267 du 1 avril 1999 codifié à l'article D.4451-2 du code des transports).

La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou de l'autre partie en respectant un délai de préavis fixé à "cinq jours par mois du contrat initial". La partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre une indemnité égale à 50% de la rémunération prévue par le contrat pour la période restant à couvrir.

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

Il figure en annexe du livre IV de la quatrième partie du code des transports.

Le contrat au tonnage

Le contrat au tonnage est un contrat de transport par lequel le batelier s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne. il est issu du décret 99-268 du 1er avril 1999 codifié à l'article D. 4451-3 du code des transports).

Il figure en annexe du livre IV de la quatrième partie du code des transports.

Le contrat de voyage simple ou multiple

Le contrat au voyage consiste pour le transporteur à déplacer la marchandise sur un voyage déterminé ou sur une série de voyages par un même bateau contre une rémunération. Il est issu du décret n°96-855 du septembre 1996 codifié à l'article D. 4451-4 du [code des transports](#).

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

Il figure en [annexe du livre IV de la quatrième partie du code des transports](#).

INDEMNITE POUR RÉPARATION OU RETARD

Contrat au tonnage et contrat à temps

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise. Cette indemnité ne peut excéder **762 €** par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 18.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par **152,5 €**.

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder **la moitié du prix** du transport.

Contrat au voyage

Cette indemnité ne peut excéder deux euros par kilogramme de marchandises manquantes ou avariées, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées à l'article 16.3.

Pour les marchandises transportées dans une unité de transport intermodale, l'indemnité pour perte ou avarie ne peut dépasser vingt-cinq mille **25 000 euros** par unité de transport intermodale.

L'indemnité due au titre de la perte, de l'avarie ou de la destruction de l'unité de transport intermodale ne peut dépasser mille cinq cents **1 500 euros**

Hors cas de force majeure, en cas de préjudice prouvé par tout moyen résultant d'un retard dans la mise à disposition de l'unité fluviale au déchargement, du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder **50 % du prix** du fret principal.

LE CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL EN INTERNATIONAL

Le transport international

Au niveau international, la Convention de Budapest, introduite en droit français, instaure une réglementation particulière régissant le contrat de transport fluvial international, comme il en est le cas dans les autres modes.

À cette dernière réglementation s'ajoutent les réglementations propres aux grands bassins fluviaux européens (Rhin, Moselle, Danube) et au transport fluvio-maritime. Ce dernier, sauf règles de polices de la navigation, demeure essentiellement régi par le droit maritime.

5.2.4.4.1 Le contrat international de transport de marchandises

Convention de Budapest

Cette Convention, relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), concerne « les transports pour lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et les ports de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État partie » (signataire de la Convention).

Elle a été adoptée le 3 octobre 2000, signée le 22 juin 2001 par 11 États européens, rédigée sous l'égide de l'Institut pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et concerne les contrats de transports fluviaux internationaux.

Son objectif est de faciliter le transport fluvial transfrontalier car, à la différence des autres modes de transport, le transport international de marchandises par voie de navigation fluviale n'était régi par aucun accord international.

- **Limites de responsabilité**

Ce texte instaure des plafonds de responsabilité du transporteur de marchandises par voie fluviale (l'instauration de ces plafonds a constitué une difficulté pour la France où notre tradition juridique repose sur le principe de non-limitation de responsabilité).

Le plafond maximal de responsabilité du transporteur est fixé à **2 unités de compte** (1 unité : 1,20 €) par kilogramme de marchandise et de **666,67 DTS par colis**, le montant le plus élevé s'appliquant. En cas de perte d'un conteneur vide, la limite de responsabilité du transporteur est de 1 500 DTS par conteneur et en plus de **25 000 DTS** pour les marchandises y étant contenues.

Ces limites sont en ligne avec les limites applicables en transport maritime, considérant que le transport fluvial a une fonction de pré- ou post-acheminement maritime.

Les parties au contrat de transport peuvent, cependant, convenir d'un plafond supérieur de responsabilité, lorsque la valeur de la marchandise le justifie.

En cas de différend, la convention pose le principe d'un délai de prescription de 1 an de l'action en responsabilité.

- **Principe de responsabilité**

Le transporteur est responsable de plein droit des pertes et dommages à la marchandise. Il peut s'exonérer en rapportant qu'un transporteur diligent ne pouvait éviter le dommage ou bien en rapportant certains cas exceptés.

Ceux-ci sont énumérés par la Convention (CMNI, article 18). La liste des cas exceptés est très similaire à celle de la CMR (applicable au transport routier). Des causes d'exonération, empruntées au droit maritime, plus favorable au transporteur, y ont été ajoutées.

- **Champ d'application**

La Convention ne s'applique pas aux bateaux remorqués ou poussés, ni aux bagages ou véhicules de passagers, ni aux transports d'animaux vivants.

Elle vise les seuls transports fluviaux transfrontaliers, dès lors que le port de chargement ou de déchargement est situé dans un État contractant et que le contrat de transport est régi par une loi appliquant la CMNI.

La CMNI ne s'applique pas au transport fluvio-maritime, dès lors que la partie maritime du voyage a été plus longue que la partie fluviale ou bien qu'un connaissement maritime a été émis.

La Convention de Budapest elle est en vigueur en droit français depuis le 1^{er} septembre 2007.



Convention des Nations Unies du 24 mai 1980 (non en vigueur)

Règles CNUCED /CCI applicables aux documents de transport multimodal (non obligatoire, application conventionnelle uniquement)

À l'heure de la mondialisation et de la lutte contre le changement climatique, le transport multimodal apparaît de plus en plus comme une solution optimale pour conjuguer impératifs logistiques et environnementaux. Depuis plusieurs années, Transport Express propose ainsi à ses clients des solutions de transport multimodal, qui sont plus économiques, plus sûres et plus écologiques que les solutions routières traditionnelles.

Définition du transport multimodal

Il s'agit d'une solution logistique qui consiste à emprunter à la suite deux modes minimum de transport (routier, maritime, fluviale, ferroviaire).

Généralement, les camions sont utilisés uniquement pour le premier et le dernier kilomètre, la plus grande partie du trajet se faisant par barge, bateau ou train.

L'autre spécificité de la logistique multimodale, c'est que l'unité de chargement ne change pas. Les produits sont placés dans un conteneur et ils n'en bougent pas pendant toute la durée du transport, et cela, quel que soit le mode de transport utilisé.

Définition du transport intermodal

Le transport intermodal a besoin d'équipements et parfois de manutentionnaires spécialisés pour assurer le transfert entre les modes.

Ceux-ci sont parfois réunis dans ce que l'on appelle aujourd'hui une plate-forme multimodale.

Les facteurs influençant le choix modal

- **La fiabilité**

Fiable c'est être présent au moment et à l'endroit où la demande existe.

Avec le développement de la logistique (flux tendus), ce facteur a pris une très grande importance.

La fiabilité révèle l'aptitude d'un système transport à assurer un service régulier conforme aux impératifs liés au temps, de l'enlèvement à la livraison.

La fiabilité a souvent plus d'importance que le délai de transport proprement dit (transit-time).

Il est préférable de prévoir un temps de transport plus long mais dont on est sûr plutôt qu'un transport rapide mais peu fiable.

- **La flexibilité**

Ce facteur a pris beaucoup d'importance pour des raisons (logistiques) déjà évoquées.

Il peut être défini comme la souplesse d'adaptation du système de transport face à des variations quotidiennes des horaires d'enlèvement et des quantités à livrer. Cette souplesse se définit par l'aptitude du prestataire à réagir avec rapidité aux situations changeantes et à sa capacité d'absorber les pointes de trafic.

- **Le délai d'acheminement**

Sans être décisif, le facteur « temps de transport » est un critère de choix significatif. Pour certains types de marchandises, comme les produits alimentaires frais ou congelés, les fleurs, etc. la brièveté du temps peut être indispensable à leur conservation. Le temps de transport a alors autant d'importance que la sécurité (ex. : transport de journaux).

Plus les marchandises ont une valeur élevée (capital immobilisé important) et plus leur sensibilité générale au temps est grande.

Le critère de choix doit prendre en compte les relations suivantes :

- plus un transport est lent et moins il est onéreux. Mais plus une marchandise est immobilisée longtemps, par un transport, et plus le loyer de l'argent est cher ;
- à l'inverse un transport rapide est cher mais le loyer de l'argent dû à l'immobilisation est faible. La rapidité d'exécution des opérations de transport réduit donc le temps d'immobilisation des produits et donc des capitaux.

- **La sécurité**

Elle concerne les mésaventures qui peuvent survenir à une marchandise au cours du transport en phases de chargement, de transbordement, ou de déchargement, pendant leur séjour sur les sites de rupture de charge (port, aéroport, entrepôts sous douane, etc.).

Elles se manifestent par les vols, casse, manquant et avaries diverses. La meilleure des assurances ne saurait indemniser les conséquences indirectes du préjudice commercial subi par l'opérateur (pertes de confiance et d'image qui pèseront durablement sur la compétitivité de l'entreprise et discréditera la solution transport la plus judicieuse).

- **Le prix**

Même s'il existe une différence d'appréciation suivant la valeur de la marchandise transportée et de l'attente qualitative de la prestation recherchée, le prix de la prestation transport est tenu pour la première motivation dans le choix du mode.

Le prix englobe généralement les coûts :

- d'acheminement (fonction de la vitesse, de la distance et du poids),
- d'emballage (fonction des caractéristiques intrinsèques du produit),
- d'assurance (fonction de la valeur de la marchandise et de la probabilité d'encourir le risque),
- de manutention et d'entreposage (sur les lieux de transbordement),
- des prestations connexes (transit, douane, etc.).

- **Autres critères**

Citons pêle-mêle : l'absence de rupture de charge, la facilité de manutention, la bonne adaptation des matériels (conteneur, caisses mobiles, etc.), la commodité (en termes de tracing des marchandises et de transmission rapide des informations).

CONNAISSEMENT MULTIMODAL

Consignor		FBL of FBL NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 480) 
Consigned to order		
Notify address		
Place of receipt		
Ocean vessel	Port of loading	
Port of discharge	Place of delivery	

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
-------------------	-----------------------------	----------------------	--------------	-------------



according to the declaration of the consignor

Declaration of Interest of the consignor to
in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according
the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

LA CONVENTION DE BUDAPEST (CMNI)

CONVENTION DE BUDAPEST RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT
DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIEURE (CMNI)

Les Etats contractants à la présente Convention,

Considérant les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe du 1er août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission économique des Nations unies pour l'Europe,

Conscients de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Article 1^{er} Définitions

Au sens de la présente Convention,

1. « Contrat de transport » désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau Intérieures ;
2. « Transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur ;
3. « Transporteur substitué » désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur ;
4. « Expéditeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur ;
5. « Destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;
6. « Document de transport » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce ;
7. « Marchandises » ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur ;
8. L'expression « par écrit », à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence ;
9. La loi d'un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit Etat à l'exclusion des règles du droit international privé.

Article 2 Champ d'application

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si :
 - a) Un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si ;

- b) La distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.
3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

Chapitre II Droits et obligations des Parties contractantes

Article 3 Prise en charge, transport et livraison des marchandises

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur :
 - a) Qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
 - b) Si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.
5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 4 Transporteur substitué

1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1er, paragraphe 1, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.
2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.
3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.
4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.
5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Article 5 Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Article 6 Obligations de l'expéditeur

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.
2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter :
 - a) Dimensions, nombre ou poids, et coefficient d'arrimage des marchandises ;
 - b) Marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;
 - c) Nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;
 - d) Instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;
 - e) Autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.
3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur, et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.
4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure, à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Article 7 Marchandises dangereuses ou polluantes

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6, paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.
2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.
3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.
4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.
5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 8 Responsabilité de l'expéditeur

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que :
 - a) Les indications ou précisions visées à l'article 6, paragraphe 2, ou à l'article 7, paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;
 - b) Les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;
 - c) Les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.
2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.