

## POURQUOI LA FRANCE NE DOIT-ELLE PAS RATIFIER LE PROJET DE CONVENTION DE LA CNUDCI SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EFFECTUÉ TOTALEMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER ?

Le groupe de travail III de la CNUDCI a terminé ses travaux lors de la session de Vienne en janvier dernier. Après six ans de travail, force est de constater que malgré de nombreuses améliorations obtenues, grâce notamment à l'intervention de la délégation française, le projet proposé à la communauté maritime laisse les chargeurs sur leur faim. Ces derniers font trois critiques fondamentales qui ne leur permettent pas d'adhérer globalement au projet de convention qui leur est proposé.

En premier lieu, ce projet n'est pas l'instrument juridique attendu pour promouvoir le transport multimodal comportant un segment maritime.

D'une part, il ne pose pas le principe de la responsabilité globale du transporteur qui offre un service de porte à porte. Bien au contraire, l'article 13, en raison d'une rédaction confuse, risque de créer de nombreux conflits d'interprétation. Cet article permet en effet au transporteur de ne pas assumer de responsabilité pour la totalité des opérations de transport qu'il accepte de faire figurer sur un document de transport « à la demande du chargeur ».

Inséré officiellement pour traiter des cas très marginaux des transports sous « Through B/L », cette disposition crée le risque potentiel qu'un transporteur maritime ne l'utilise pour éviter de prendre la responsabilité des segments terrestres d'un transport multimodal.

Tout aussi grave selon nous, l'insertion au dernier moment, à l'article relatif au chargement en ponté, d'une disposition assimilant la remorque routière (ainsi que le wagon ferroviaire) au conteneur maritime risque également de contribuer à décourager les chargeurs d'utiliser ce mode de transport alternatif au « tout routier ».

Cette assimilation aboutirait à ce qu'un transporteur maritime puisse charger une remorque routière en ponté sans avoir à demander l'avis de l'opérateur de transport multimodal qui la lui remettra en tant que chargeur, et encore moins celle du primo chargeur/expéditeur. Ce dernier se verrait ainsi mis en situation de voir ses marchandises supporter les plus fortes amplitudes des forces que subit un navire naviguant par mer forte, supportant ainsi un risque accru de désarrimage des marchandises à l'intérieur de la remorque. Dans le cas de dommages aux autres marchandises ou aux autres véhicules, voire même au navire, c'est l'opérateur multimodal en position de chargeur qui en supporterait la responsabilité de façon illimitée avant de pouvoir se retourner vers son propre client.

Autre raison majeure de l'opposition des chargeurs au projet de convention, le refus du concept dit de « liberté contractuelle » dont le champ d'application quasi illimité, au profit du seul transporteur, crée le risque de voir se généraliser les clauses de non responsabilité des transporteurs au détriment de la protection minimum que tout petit ou moyen chargeur est en droit d'attendre d'une convention de ce type.

Telle qu'elle est définie à l'article 83, la liberté contractuelle permet aisément à un transporteur, moyennant la simple signature d'un contrat de tonnage, d'appâter des chargeurs inexpérimentés avec des conditions tarifaires apparemment attractives en contrepartie d'une réduction sensible voire presque totale de ses obligations et par là-même, du niveau de protection du chargeur.

Les chargeurs critiquent la définition du « contrat de tonnage », concept clef pour la mise en œuvre de cette liberté de dérogation, qui dans sa formulation simpliste, couvre la quasi-totalité des contrats ou accords tarifaires même les plus sommaires. Cette banalisation du « contrat de tonnage » est assurément un point faible du projet de convention. Les chargeurs regrettent fortement qu'il n'ait pas été notamment possible d'obtenir une définition stipulant que le contrat de volume devait être « spécifiquement négocié », une précision permettant de limiter l'utilisation des possibilités offertes par une liberté contractuelle jugée dangereuse pour un chargeur peu familier du droit maritime, à des acteurs ayant un savoir faire effectif les mettant sur un pied d'égalité avec leurs co-contractants.

Les chargeurs soulignent également les conséquences de la liberté contractuelle sur la position faite au destinataire dont la protection, limitée à un pseudo « consentement express » illusoire, n'est plus assurée.

En outre le système des lettres de crédit risque d'être fragilisé, les banques ne sachant plus si les dispositions qui y figurent au verso des B/L, notamment les clauses de responsabilité du transporteur, ont une valeur réelle ou si un contrat de tonnage les a vidées de leur substance.

Nos dernières critiques portent tout d'abord sur la perpétuation du déséquilibre entre la position faite aux transporteurs et celle faite aux chargeurs, qui demeure sans autre justification que la survivance des us et coutumes de l'industrie maritime et la rémanence dans certains esprits d'un risque maritime extraordinaire.

Un exemple parmi d'autres, celui dont les questions de responsabilité sont traitées, souligne le déséquilibre aujourd'hui inacceptable entre la situation du transporteur et celle du chargeur.

La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur telle qu'elle figure à l'article 18 est à la fois un excellent exemple d'un instrument éminemment déséquilibré et, accessoirement, d'un texte d'une complexité rare. Ainsi le principe d'une responsabilité automatique du transporteur qui est affirmé au §1, est contredit au §2 par la notion de non responsabilité en cas d'absence de faute, puis fortement vidé de sa substance grâce au système archaïque des « cas exceptés », créés à l'occasion de la convention de Bruxelles de 1924, alors que naviguaient encore les derniers « clippers » et quatre mats barques. Hormis la faute nautique, le texte conserve ainsi des exemptions surannées telles la grève ou l'incendie comme cas de non responsabilité du transporteur.

Les chargeurs eux n'ont aucune possibilité de limiter leur responsabilité lorsqu'ils commettent une faute ou, plus grave, lorsque les agissements fautifs de leurs sous-traitants mettent en jeu leur propre responsabilité (article 35). Cette dissymétrie est aujourd'hui inacceptable.

Enfin on peut également souligner une rédaction confuse et complexe (près de 100 articles !) qui concourt à créer une insécurité juridique principalement au détriment des chargeurs.

Un seul exemple : l'article 14, conçu en principe pour traiter du cas très marginal des clauses « Free in&out », est si mal rédigé qu'on peut facilement dénaturer sa portée et considérer qu'il permet dans tous les cas à un transporteur de se défausser sur le chargeur d'une de ses responsabilités essentielles relatives aux opérations de chargement et de déchargement.

En conclusion, les rares avancées du projet de texte, principalement par rapport aux règles de La Haye -Visby : disparition de la faute nautique, appréciation de la navigabilité du navire exhaustive, ou augmentation de 30 % des bases de calcul de la limitation de responsabilité du transporteur, sont d'un faible poids comparées aux éléments négatifs évoqués.

Les chargeurs considèrent donc que la ratification par la France d'un instrument juridique inadapté à leurs besoins serait une faute dont ils auraient à supporter les conséquences pendant les décennies à venir dans leur situation quotidienne d'exportateurs ou d'importateurs. Comme alternative, l'AUTF demande que la France réétudie sérieusement la possibilité de ratifier enfin la convention de Hambourg qui répond positivement à la plupart des critiques que les chargeurs font au texte qui sera proposé à la signature des Etats lors de la convention de la CNUDCI fin juin. L'AUTF demande aussi que pour les transports intra-communautaires, la France, lors de sa présidence de l'Union européenne, soutienne le projet du bureau de promotion du cabotage maritime (BP2S) de mettre au point un « document unique » assurant la sécurité juridique des acteurs du multi-modalisme terre/mer.

## Edito

Après le Grenelle de l'environnement, le transport fluvial a le vent en poupe dans notre pays, au moins dans les discours. Il faut désormais concrétiser !

Réaffirmons ici l'impérieuse nécessité pour son développement de la réalisation de la liaison Seine-Escaut et de l'aménagement des sections à grand gabarit insuffisantes, notamment sur la Seine Amont et le canal de Rhône à Sète. Parions aussi que la réforme portuaire permettra à ce mode de reconquérir une part de marché normale dans la desserte des ports maritimes (qui lui doivent leur situation historique) tout en regrettant l'apparent et difficilement compréhensible manque d'enthousiasme du port du Havre pour l'écluse fluviale de port 2000. Paré des qualités que tous lui reconnaissent aujourd'hui, le transport fluvial doit dès lors séduire de nouveaux clients, et c'est d'ailleurs bien ce qui se passe.

De nouveaux chargeurs s'y intéressent donc aujourd'hui sans l'avoir jamais pratiqué ou après l'avoir délaissé depuis tellement d'années que l'expérience, est perdue.

Pour le transport de conteneurs, les opérateurs mondiaux, et particulièrement les compagnies maritimes, ont commencé à s'investir dans des dessertes fluviales. Des offres existent. Partant de très peu, elles ne sont peut-être pas encore aussi complètes que l'on pourrait le souhaiter, mais elles connaissent un développement annuel à 2 chiffres et, à condition toujours que la manutention portuaire fasse enfin sa mutation, elles continueront sur cette tendance.

Lorsqu'il s'agit d'autres types de transports, souvent particuliers à une entreprise ou à une activité, les solutions sont moins apparentes, et beaucoup se plaignent de ne pas trouver facilement de réponses à leurs interrogations.

L'AUTF a souligné depuis longtemps le manque d'implication des prestataires logistiques dans ce mode et le manque d'offre de bout en bout, intégrant la voie d'eau.

Les chargeurs vont devoir s'investir directement puisque les organisateurs de transport ne le font pas pour eux.

Ils devront chercher entre eux des synergies pour utiliser au mieux les accès au fleuve ainsi que les bateaux.

Le réseau étant toujours séparé en bassins, la mise en commun des besoins devra se faire également par bassins.

Sur chacun d'entre eux, des bonnes volontés existent. Les directions régionales de VNF nous assurent de leur soutien sans faille pour organiser et faciliter les rencontres entre les différents intervenants potentiels.

La Compagnie Nationale de Rhône s'engage également fermement en faveur du transport fluvial et peut apporter ses concours notamment pour les implantations portuaires et l'association EPF (entreprendre pour le fluvial) a été créée récemment pour encourager la création ou le développement d'entreprises de transport fluvial.

Confrères chargeurs, usez et abusez de ces bonnes volontés, insistez. Le fluvial se mérite mais il en vaut la peine.

## Sommaire

- **Edito** p. 1  
Jean HOUYVET,  
Président de la Commission  
Voie d'Eau
- **L'opinion du chargeur** p. 2  
Reforme des ports :  
les chargeurs adhèrent sans réserves
- **Le point sur** p.3  
« Que de lois inutiles qui tuent  
les lois nécessaires »  
  
Fret SNCF :  
chacun ses responsabilités
- **Dernière page** p.4  
Pourquoi la France ne doit-elle pas  
ratifier le projet de convention de  
la CNUDCI ?

Directeur de la publication :  
Philippe BONNEVIE  
Rédacteurs :  
Virginie THOUZERY  
Christian ROSE  
ISSN 1292-2951

## RÉFORME DES PORTS : LES CHARGEURS ADHÈRENT SANS RÉSERVES.

Pour les entreprises industrielles et commerciales, fiabilité et compétitivité sont les principaux critères de sélection d'un port. Ces qualités ont fait défaut à nos principaux ports depuis de trop nombreuses années, aussi les chargeurs accueillent-ils très favorablement le projet de loi de modernisation des ports autonomes.

Ils en approuvent totalement les principaux fondements, notamment la nouvelle gouvernance des ports qui, en orientant clairement les fonctions commerciales vers les acteurs du privé, recentre le rôle de l'autorité portuaire sur ses fonctions régaliennes.

Les chargeurs appuient tout spécialement le principe posé par le projet de loi de l'interdiction faite aux ports, sauf dans des cas très limités, d'être propriétaire des outillages de manutention, et d'en faire l'exploitation.

Conséquence de cette nouvelle répartition des rôles, le transfert des outillages et par conséquent du personnel les opérant - grutiers et portiqueurs - vers les sociétés de manutention est une nécessité absolue pour réaliser un commandement unique qui donnera un pouvoir hiérarchique réel et définitif de l'employeur de manutention sur les personnels grutiers et dockers. Cette organisation donnera enfin à nos ports les moyens d'être à armes égales avec leurs principaux concurrents. Pour les chargeurs, il s'agit de la mesure la plus importante de la réforme. Compte-tenu de la résistance de certains syndicats à ce levier de modernisation, les chargeurs se félicitent que la loi prévoit une organisation par défaut pour éviter une démarche dilatoire et un risque d'enlèvement.

Outre le recentrage sur les missions d'autorité publique, de régulation, d'aménagement et de développement de la desserte terrestre des ports, il manquait dans la rédaction d'origine l'affirmation que l'autorité portuaire devait avoir un rôle de contrôle de l'application des règles de concurrence. C'est chose faite grâce à un amendement du Sénateur Revet qui a fait droit à la demande des chargeurs.

Cet ajout a été voulu par l'AUTF pour prémunir les clients des ports - chargeurs et armateurs - contre les conséquences préjudiciables pouvant résulter de situations de monopole de fait, situations fréquentes dans nos ports, qui pour beaucoup n'ont pas pu développer une activité suffisante pour justifier le développement d'une pluralité d'acteurs dans le domaine des services aux navires : le remorquage ou le pilotage. Il en est de même pour des activités de manutention spécifiques : certains vrac secs, par exemple sont déjà dans les mains d'un seul opérateur en raison de l'étroitesse du marché. Il est donc primordial que l'autorité portuaire puisse protéger les clients captifs de tout abus de position dominante.

L'organisation des ports basée sur un Conseil de surveillance et un

Directoire n'appelle de la part de l'AUTF que peu de commentaires. Cette organisation nous apparaît bien adaptée à un management plus dynamique que celui résultant des actuels conseils d'administration. Tout juste nous semble-t-il nécessaire de souligner la « qualité » que devraient posséder les « personnalités qualifiées » qui en feront partie.

Pour les chargeurs, ces personnalités doivent être en mesure d'apporter une certaine hauteur de vue au Conseil de Surveillance et permettre une ouverture sur ce qui existe à l'étranger et qui fonctionne bien. Cette qualité devrait au moins être appliquée aux « représentants du monde économique » qui selon nous devraient avoir une représentativité au moins nationale. A contrario, ces personnalités ne devraient pas appartenir au milieu des acteurs portuaires locaux afin d'éviter les conflits d'intérêts, voire même le danger de prises d'intérêts.

Bien au contraire, le Conseil de Développement est le lieu ad hoc au sein duquel les professionnels locaux trouvent leur place. Outre les représentants de la place portuaire envisagés pour y siéger, il ne nous semble pas choquant qu'en proportion égale des fournisseurs de services portuaires, les usagers des ports - c'est-à-dire les clients, chargeurs ou armateurs - soient également spécifiquement représentés, et non simplement envisagés de façon aléatoire dans le groupe des personnalités qualifiées.

Leur présence est même incontournable puisqu'il est prévu que le conseil de développement soit consulté sur la politique tarifaire. Lorsque certains services aux navires sont effectués dans un contexte de monopole de fait ou de droit, qui d'autre en effet que les usagers qui paient ces services au final, peuvent porter à la connaissance de l'autorité portuaire l'existence de situations abusives ?

Nonobstant ces quelques points de détail, les chargeurs soutiennent totalement le projet de loi sur la réforme des ports. Ils appellent les organisations syndicales qui s'y opposent à faire preuve d'un esprit de responsabilité et à mettre l'intérêt du pays au-dessus d'intérêts corporatistes appartenant à une autre époque. Les chargeurs appellent également à un arrêt des actions qui depuis près de deux mois perturbent gravement le fonctionnement des ports français, entravant de ce fait leurs activités exportatrices, et mettant en danger la survie de nombreux emplois dans le secteur des services logistiques et portuaires. Ces actions, qui flétrissent une fois de plus la réputation des ports français auprès des décideurs logistiques du monde entier, n'empêcheront pas une réforme nécessaire pour l'économie nationale ; elles ne feront que ralentir la reconquête des trafics ayant déserté nos ports en raison de leur non fiabilité et retarderont d'autant l'obtention des effets bénéfiques de cette réforme.

## LE POINT SUR

### « Que de lois inutiles qui tuent les lois nécessaires »

Le renfort de communication déployé par le ministère en charge des transports pour annoncer sa volonté de sanctionner d'une amende de 15 000€ à 75 000€ les donneurs d'ordres qui ne respecteraient pas le mécanisme de répercussion des variations du gazole dans les prix de transport routier n'a manifestement pas suffi à calmer les revendications de la profession qui, dans un ordre dispersé, se manifestent sous des formes variées.

L'annonce de la mesure ne séduit pas davantage l'AUTF qui dénonce dans cette manœuvre orchestrée par l'Etat, une diabolisation des clients et met en garde sur le fait que déplacer sur le terrain pénal une mécanique contractuelle constitue une dérive grave qui risque de dégrader les rapports commerciaux. Aller voir son client avec le code pénal en bandoulière n'est pas ce qui se fait de mieux en matière de négociation commerciale.

Il faut dire qu'après avoir écrit en décembre 2007 à Luc Chatel, secrétaire d'Etat chargé de la consommation et du tourisme, que les dispositions de la loi du 5 janvier 2006 donnaient satisfaction aux transporteurs et qu'une minorité de clients persistait à ne pas les respecter, Dominique Bussereau peut difficilement justifier la création d'une sanction pénale à l'endroit d'une minorité de donneurs d'ordre comme solution à la flambée du prix du gazole !

Que le dispositif contractuel de 2006 ait fonctionné dans les relations commerciales de longue durée entre les chargeurs et les transporteurs, personne ne le conteste même si c'est initialement la rarefaction de l'offre de transport à laquelle a succédé une prise de conscience par les chargeurs de la fragilité financière de leurs prestataires de transport qui ont facilité la négociation de clauses d'indexation déconnectée de la libre fixation des prix de transport. Est-il nécessaire de rappeler que les chargeurs ont besoin d'une offre de transport routier la plus large et la plus compétitive possible que seuls des prestataires de transport en bonne

santé financière et en nombre suffisant peuvent leur garantir ?

L'exercice auquel se livre le Gouvernement atteint ses limites dès qu'il s'agit des transports à la demande -le spot- pour lesquels un mécanisme d'indexation est par nature inopérant et dont les cotations se font aux prix de marché du jour en fonction de l'offre et de la demande. La loi du marché est alors seule en cause et il est inutile de chercher qui des chargeurs, des commissionnaires et des transporteurs routiers sont à blâmer.

Depuis près de 20 ans, les pouvoirs publics tentent de régler les crises et les poussées de fièvre de la profession du transport routier par un interventionnisme législatif qui a la prétention de corriger les effets du marché ; bien que les problèmes et les revendications de la profession restent fondamentalement et tendanciellement inchangés (la couverture des coûts) les pouvoirs publics gardent le cap en proposant une nouvelle loi de circonstance et sans omettre, par commodité ou opportunité, de faire du client le bouc émissaire.

Il faut pourtant se rappeler que la loi de modernisation des transports de 1995 avait pris le parti de sanctionner d'une amende de 90.000€ les prestataires de transport routier offrant ou pratiquant des prix inférieurs au coût de la prestation, estimant que de telles pratiques étaient constitutives de concurrence déloyale, et que la loi « sous-traitance » de 1992 avait déjà prévu la même peine pour les commissionnaires et transporteurs principaux rémunérant leurs sous-traitants à des prix abusivement bas.

N'y a-t-il pas dans ces deux textes suffisamment de matière pour se dispenser d'ajouter une couche pénale supplémentaire ?

### Fret SNCF : chacun face à ses responsabilités

La prise de contrôle de Geodis par la SNCF est la première mesure visible prise en application de l'objectif assigné par le Président de la République à Guillaume PEPY de faire de l'entreprise publique un leader du fret et de la logistique dans la mondialisation des échanges en assurant la pérennité, la viabilité et la croissance du fret ferroviaire et en développant une offre multimodale compétitive.

Pour remplir sa feuille de route, le Président de la SNCF s'est vu investi de la mission de négocier les éléments clefs d'un pacte de modernisation sociale avec les personnels et leurs organisations syndicales. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de création au sein de la SNCF d'une « famille fret » avec des conditions de travail adaptées aux nouvelles exigences de la concurrence. Les enjeux sont pour Fret SNCF d'améliorer la qualité du service et de dégager des gains de productivité, conditions indispensables pour lui permettre d'assurer une croissance de son activité face à des concurrents qui montent en régime et plus généralement pour concourir à la croissance du fret ferroviaire dans son ensemble. Telle est en tous cas une conviction profonde de l'AUTF qui souhaite

rappeler l'impérieuse nécessité pour la SNCF de s'inspirer des modèles retenus par les pays qui sont aujourd'hui les fleurons du fret ferroviaire en Europe.

Alors que les chargeurs reconnaissent que le professionnalisme des équipes de cheminots d'ores et déjà dédiées au traitement de leurs flux ferroviaires est un atout en faveur de l'entreprise publique, la radicalisation des positions de certains appareils syndicaux contre cette réforme de modernisation sociale est totalement décalée.

L'AUTF déplore les menaces de grèves toujours latentes et considère que leurs exécutions ne pourraient qu'affaiblir le fret ferroviaire français mais elle souligne cependant qu'une situation de statu quo serait sur le moyen et long terme le pire des scénarios.

Après avoir contenu en 2007 la baisse de son activité pour la stabiliser à son niveau de 2006, Fret SNCF est loin d'être tirée d'affaire et tout ce qui pourrait conduire à retarder le déploiement du « haut débit ferroviaire », dont le volet social est un élément structurant l'exposerait à une rechute qui ruinerait les ambitions du Grenelle de l'environnement.