



## Hier 3 Mai 2013 Une réunion qui donne de l'espoir !

### Depuis Avril 2010,

- on dit et on répète que les contrats types ne sont jamais respectés par les donneurs d'ordre et leurs intermédiaires.
- On dit et on répète que ce n'est pas le bon outil pour rétablir des relations commerciales équilibrées dans le transport fluvial.

Le 26 février 2012, l'autorité de la concurrence nous a confirmé qu'il était possible de mettre en place un autre outil : fixer des règles imposées en lieu et place des contrats types à caractère supplétif.

### Depuis le 26 Février 2012 :

- La direction des transports du Ministère s'obstine à refuser de travailler à la mise en place de telles directives

### Depuis Février 2013 :

- Le Cabinet du Ministre des transports a été convaincu par nos arguments répétés sur la nécessité de choisir entre :
  - o D'une part le maintien des contrats types qui équivaut à soutenir et encourager les démarches d'abus de position dominante exercées par les donneurs d'ordre et leurs représentants qui avaient conduit à la crise de 2010 et qui continuent d'affaiblir la profession.
  - o D'autre part la mise en place d'un nouvel « Outil Réglementaire » permettant une meilleure protection des transporteurs.
- Des instructions ont été données par le Cabinet du Ministre à la Direction des transports pour travailler dans ce sens, suite à de nombreuses interventions de la Glissoire qui ont été reprises par la CNBA.
- Les actions d'Avril de nos confrères belges ont été un élément déterminant qui a pesé dans la balance pour accélérer la mise en chantier de ce nouveau dispositif.

### **C'est ainsi que la première réunion de travail concret s'est tenue Hier de 14h30 à 18h**

Pour le Ministère : Mr Bourven, Mme Bouissou et leur conseil juridique Mme Tilsche  
Pour La Glissoire : Mr Claeys, Mr Delhay et l'avocat conseil Me Christian Hübner)  
Pour la CNBA : Mr Dourient, Cossiaux et la conseillère juridique Mlle RUFF.

Le bureau de La Glissoire tient à saluer la qualité et le sérieux du travail de préparation réalisé par l'équipe de la DGIMT et à dire à quel point il a été sensible au choix du Cabinet du Ministre d'initier cette démarche qui peut enfin permettre d'aller vers une réduction des pressions exercées par les donneurs d'ordre sur les transporteurs.

Le bureau de la Glissoire tient aussi à saluer l'investissement de Bruno Cossiaux qui, en décrivant au Cabinet du Ministre la réalité abominable des relations de domination absolue des donneurs d'ordre sur le Bassin du Rhône a apporté un éclairage nouveau de la CNBA qui confirme ce que disait La Glissoire depuis des mois : *il faut savoir que le Ministère nous avait dit à plusieurs reprises que nous avions (La Glissoire) des propos alarmistes qui ne correspondaient pas à ceux rapportés par le Président de la CNBA qui indiquait de son côté que certains s'en sortaient très bien et que la crise ne touchait pas tout le monde...on comprend dès lors les hésitations du Cabinet à s'engager dans la voie préconisée par l'autorité de la concurrence.*

## **Regardons maintenant l'avenir**

**A l'issue de cette première séance de travail, il est convenu que le 20 Mai, la DGIMT nous soumettra une première rédaction du texte qui prendra en compte les propositions de rédaction présentées par La glissoire et les remarques formulées par la CNBA. Les points suivants ont fait l'objet d'un accord unanime de principe :**

- Obligation d'un document écrit précisant tous les termes du contrat et présent à bord et chez le co-contractant
- Interdiction pour les intermédiaires de prélever une commission d'affrètement sauf dans le cas d'un courtier indépendant à la condition qu'il ait un contrat de mandat avec le transporteur et qu'il ne soit pas mandaté par le client (c'est la loi pour tout le monde).
- Le Prix de Fret ne peut rien intégrer d'autre que la rémunération pour transporter d'un point à un autre.
- L'obligation de rembourser les taxes et droits de canaux lorsqu'ils sont payés par le transporteur
- La facturation séparée de toutes les prestations supplémentaires annexes.
- L'obligation de payer les temps d'immobilisation (sur une base négociée) des bateaux quand on leur a fixé des délais de livraison dépassant le temps normal d'acheminement.
- L'obligation de payer les surestaries.
- Recadrage des obligations du donneur d'ordre ou de son intermédiaire dans les opérations de chargement et de déchargement.
- Le respect de l'obligation pour le manutentionnaire d'évacuer les résidus de chargement et de délivrer l'attestation de conformité prévu dans le CDNI.
- L'obligation de recours au relevé d'échelles contradictoire au déchargement si le transporteur le demande en cas de doute sur le poids de départ annoncé par le chargeur. Le coût d'un agent jaugeur étant à la charge du donneur d'ordre qui en aurait requis les services. Le poids échelle étant alors le poids pris en compte pour la facturation.

### **Questions en projet**

Certaines dispositions ne relevant pas du contrat de transport, mais qui nécessitent une autre approche ont été affirmées par les participants comme devant être traitées rapidement. Ainsi en est t'il :

- De l'étude concernant l'obligation d'une assurance obligatoire minimum couvrant les dégats aux tiers
- De la définition du PRIX ABUSIVEMENT BAS : La Glissoire est en contact permanent avec nos confrères belges qui travaillent ce sujet avec leur gouvernement. Le Ministère Français par ailleurs travaille sur le sujet en contact avec son homologue belge et néerlandais : l'idée d'une harmonisation européenne est perçue comme largement souhaitable.
- De ramener les délais de paiement à 30 Jours à la date d'émission de la facture (comme dans le routier).
- De la mise en place d'une sorte de commission d'arbitrage (ou de conciliation ?) composée des différents acteurs du fluvial pour tenter de trouver des réponses aux cas litigieux avant d'engager des procédures. Cela va dépendre de la volonté de l'ensemble des parties de mettre en place une sorte de code de bonne conduite.

### **Questions en débat**

- Mise en place de dispositifs de contrôle (et de moyens adaptés) pertinents et efficaces permettant de sanctionner les acteurs qui ne respecteraient pas les règles imposées.
- Problème de l'application des règles sur la surcharge carburant pour les voyages isolés (qui rejoint le problème des prix abusivement bas).
- Problèmes du respect de la sécurité des transporteurs dans les ports et avec les engins de manutention.

Voilà brièvement résumés les points discutés hier.

La volonté de la DGIMT d'aboutir rapidement est tout à fait perceptible

Pour ce qui nous concerne, c'est un soulagement certain

de voir enfin se pointer un début de solution.

**AVRIL 2010...AVRIL 2013....**

**3 Années de tergiversations que l'on souhaite enterrées à jamais.**