



Cap à l'Amont est aujourd'hui centenaire !

Quel bonheur pour son modeste rédacteur de pouvoir présenter ce N° 100

En annonçant de bonnes nouvelles !

Depuis les grèves de 2010, nous nous sommes heurtés à tous les refus des donneurs d'ordre !

Je ne pouvais rêver mieux pour clôturer ce centenaire

que de présenter les perspectives nouvelles qui s'offre à nous :

Aujourd'hui

28 Février 2012

La CNBA et La Glissoire reçus par l'autorité de la Concurrence

Il aura fallu des mois d'obstination pour obtenir du Ministère qu'il intervienne auprès de l'Autorité de la Concurrence pour obtenir une rencontre. L'objectif était de recueillir conseils et avis de cette autorité sur les pratiques discutables et les pressions permanentes des donneurs d'ordre qui ont pour but de faire travailler les bateliers aux plus bas coûts possibles et tirer les plus grosses marges sur notre dos. On a perdu beaucoup de temps du fait des tergiversations du Ministère !

Et l'entretien a été fort instructif !

MM Dourlent, Cossiaux et Dhermy représentaient la CNBA accompagnés du secrétaire général et de la conseillère juridique. MM Delhay et Fouquier représentaient La Glissoire. Mr Bourven et Mme Cabanis représentaient le Ministère. Deux responsables de l'Autorité de la Concurrence nous ont reçu fort courtoisement, écouté scrupuleusement et posé de nombreuses questions sur la nature des relations commerciales dans le transport fluvial.

Les conclusions essentielles :

Le code de commerce énonce des règles précises qui aujourd'hui sont au quotidien méprisées par les donneurs d'ordre : l'autorité de la concurrence a donné un premier avis favorable à ce que les problèmes soient traités sous les angles suivants et convenu qu'il faudrait peut être se revoir :

1. **Les dispositions inscrites dans les contrats types peuvent devenir obligatoires** : pour ce faire, il appartient au Ministère de préparer un décret fixant les règles minimum à appliquer en matière d'affrètement fluvial, de les soumettre à l'avis de l'autorité de la concurrence puis de les faire respecter en mettant en places des contrôles et des sanctions pour tous ceux qui ne les respecteraient pas.
2. **Il est indispensable de sortir définitivement des pratiques d'aujourd'hui qui laissent les bateliers dans l'incapacité de faire valoir leurs droits** :
 - o Supprimer les contrats traités par téléphone et les documents d'affrètement inexistantes ou mal rédigés qui sont autant de pièges à l'avantage des donneurs d'ordre
 - o Mettre fin aux décomptes de fret faits par les courtiers et qui excluent le paiement des surestaries, des droits de canaux, des heures de nuit...
 - o Interdire les commissions prélevées dans l'illégalité par les commissionnaires de transport et décomptées des frets par les courtiers sans avoir le moindre contrat de courtage avec le transporteur

3. La démarche retenue (et recommandée par l'autorité de la concurrence) est de revenir à des pratiques écrites dès qu'il y a un contact avec un donneur d'ordre ou un courtier :

- o Le batelier rédige une offre de transport qui reprend au minimum tous les points obligatoires fixés par le texte réglementaire (paragraphe 1) et en dessous desquels il est interdit de négocier. Il fixe ses conditions de prix de fret, de supplément gas oil, d'indemnités diverses...
- o Cette offre est acceptée ou négociée par l'intermédiaire qui s'est manifesté et qui doit compléter les coordonnées du client (celui qui paie) et préciser à quel titre il intervient (commissionnaire de transport ou courtier mandaté ou non par le client)
- o A l'issue de la négociation, si l'offre est retenue et acceptée par le client (ou son mandataire) elle devient le contrat qui lie le transporteur (vendeur de sa prestation de transport) et le client (acheteur de la prestation de transport) : ce document est obligatoire à bord durant le transport et doit être présenté en cas de contrôle.
- o Si l'intermédiaire est un courtier, il ne peut prétendre percevoir une rémunération du batelier que s'il a négocié avec lui un contrat de service précis et formalisé par écrit : il lui appartiendra d'envoyer sa facture au batelier pour être payé : en aucun cas cela ne doit être retiré du fret.
- o Si l'intermédiaire est un commissionnaire de transport ou un client, il ne peut en aucun cas prétendre à une rémunération du batelier.
- o Le batelier doit faire sa facture et l'adresser au client clairement désigné sur le contrat, en stricte conformité avec tous les éléments de l'offre de transport acceptée (le contrat),
- o Le client est obligé de payer l'intégralité de la facture et éventuellement de requérir une décision du juge s'il conteste certains termes de cette facture : il lui est interdit de modifier cette facture ou de n'en payer qu'une partie, il n'a pas à exercer sa propre justice !
- o Le batelier est obligé de payer la facture du courtier si un contrat de service a été passé avec lui. S'il n'y a pas de contrat, il ne peut pas y avoir de facture.

La CNBA et La Glissoire ont pour le moment décidé de proposer au Ministère des règles d'affrètement fluvial respectueuses du code du commerce et du code des transports.

Dans tous les cas, une chose est claire : les contrats types tels qu'ils existent ne peuvent plus rester la référence.

Rappelons que depuis l'an 2000 avec la suppression des bourses d'affrètement, ces contrats types, au nom du libéralisme économique sont « SUPPLETIFS », c'est-à-dire que si un courtier vous impose des règles inférieures à ces contrats types, vous êtes contraints de les accepter faute de quoi vous êtes refoulés et exclus d'affrètement. Il s'agit maintenant d'avoir des règles minimales et incontournables : elles laisseront la place à la négociation à la condition que celle-ci soit supérieure à la règle minimum.

La CNBA et la Glissoire ont déjà engagé une première réflexion sur la nécessité de mettre en place une aide concrète aux bateliers pour la préparation des documents d'offre de transport et d'envois de factures.

L'autorité de la concurrence a été très claire sur ce point : si les partenaires (transporteurs, clients, courtiers, commissionnaires...) ne s'imposent pas de pratiquer une rigueur absolue dans le respect des règles édictées, ils s'exposeront à des sanctions en cas de contrôles.

**L'avenir du transport fluvial passe dans tous les cas
Par le respect des règles commerciales !
Les textes seront des outils d'aide précieux : à nous de les utiliser normalement.
C'est notre droit absolu !
Mais c'est aussi notre responsabilité !**