

APPEL À CONTRIBUTION POUR UN DOSSIER THÉMATIQUE

LES CONTRATS TYPES DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Comme tout contrat de droit privé, le contrat de transport obéit, en droit français, au droit commun des contrats auquel s'ajoutent quelques dispositions, peu nombreuses, visant spécifiquement le contrat de transport, que l'on trouve soit dans le code civil, soit dans le code de commerce pour le transport de marchandises. En complément de ces dispositions, la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI, a prévu l'institution par décrets de « contrats types » de transport public de marchandises dont les clauses sont appelées à s'appliquer de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties. L'idée à l'origine de ces contrats était qu'il fallait compléter le code de commerce parce que 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 incombant, en conséquence, au donneur d'ordre et au transporteur. Ces obligations pouvant être de nature très diverses, il est préférable, pour éviter tout malentendu et donc tout litige ultérieur, qu'elles soient consignées dans un écrit. C'est dans le souci d'éviter d'avoir à redéfinir au « coup par coup » des clauses qui sont pour le plus grand nombre d'entre elles, toujours les mêmes, qu'a été décidée, en application de l'article 8-II de la loi du 30 décembre 1982, l'élaboration de contrats types. C'est le Conseil National des Transports (CNT) qui a reçu mission du Ministre chargé des Transports, d'élaborer ces contrats types. Ils sont donc de nature réglementaire, mais d'ordre supplétif, en ce qu'ils ne trouvent application que si les parties n'arrêtent pas, au préalable et par écrit, des dispositions différentes de celles qui y sont contenues. Cette contrainte d'un écrit ne met cependant en cause ni le principe de la liberté contractuelle des parties, ni le caractère consensuel du contrat commercial que constitue le contrat de transport.

Le secteur du transport routier dispose actuellement de neuf contrats types : un contrat type général, un contrat type sous-traitance, un contrat type location et six contrats types spécifiques à certains transports. Il existe quatre contrats types en transport fluvial, la rédaction d'un contrat-type ferroviaire vient de s'achever, on espère la validation d'un contrat-type commission. Et, depuis la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, les contrats-types s'appliqueront par défaut, et sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales, aux opérations internationales de transport.

Bien que l'instrument que constitue le contrat type, semble incontestablement utile et apprécié des acteurs du transport du moins pour le transport routier, des questions peuvent se poser lorsqu'il s'agit de les moderniser ou d'en créer d'autres. Ainsi, est-il nécessaire d'insérer dans les contrats types des dispositions qui figurent dans des textes de loi, comme celles de l'article 24 de la loi n°95-96 sur l'indexation gazole, ainsi que les sanctions pénales prévues en cas de méconnaissance du délai de paiement à 30 jours (art. L.441-6 du Code de commerce) ou du taux d'intérêt des pénalités. Faut-il utiliser les contrats types pour mettre un terme à des difficultés pratiques comme les conséquences du « juste-à-temps » qui empêchent à la fois les transporteurs et les destinataires de procéder à un contrôle contradictoire de la marchandise à la prise en charge et à la livraison ? Faut-il multiplier les contrats types et en créer pour chaque transport particulier comme le transport de conteneur, le transport par benne, ou encore le transport express ou pour les prestations logistiques ? Pourquoi le projet de contrat

type commission peine à voir le jour, alors qu'il semble nécessaire à la profession ? Le transport fluvial connaît aussi des contrats types, mais l'absence de contentieux connu dans ce mode de transport rend difficile le point de savoir s'ils sont utilisés et comment. Le contrat type ferroviaire connaîtra-t-il le même sort que le contrat de commission ? De même, il serait intéressant de comparer notre système avec celui des pays voisins de la France et souvent concurrents des transporteurs nationaux. Enfin, dans une approche prospective, il serait intéressant de se demander dans quelle mesure les transporteurs français pourront imposer les contrats types à l'international.

Ce dossier des Cahiers Scientifiques du Transport propose de mesurer les effets, les enjeux et les perspectives des contrats types terrestres (routier, fluviaux, ferroviaire) au niveau national et international. Les contributions attendues peuvent relever aussi bien d'une étude sur un contrat type donné, ou proposer une approche plus globale. Les travaux peuvent être empiriques mais privilégier aussi une approche plus théorique.

Isabelle BON-GARCIN
LET (Université de Lyon)

Les propositions de résumé (une page maximum) sont à adresser par courrier électronique avant le 15 septembre 2010 à l'éditrice scientifique du dossier à :

isabelle.bon-garcin@univ-lyon2.fr

et, en copie à la Revue, à : didier.plat@entpe.fr.

Les auteurs seront avisés de la décision du comité de rédaction avant le 15 octobre 2010. La première version des articles devra être soumise avant le 20 décembre 2010. La revue communiquera aux auteurs les résultats de l'évaluation de ces propositions avant le 1er mars 2011 pour d'éventuelles modifications avant le 15 avril 2011. Le dossier thématique sera publié dans le numéro 59/2011.