



## Vues sur mer : « F.I.O. », un mode de transport défini en trois lettres.

Editorial par François Arradon – Président de la CAMP

La très grande majorité des chartes-parties de transport de vrac contiennent en leur texte imprimé une clause de chargement et de déchargement qui met ces opérations à la charge de l'affrèteur (ou des chargeurs et réceptionnaires dont il reste responsable.) En fait, cette clause a une telle importance que ses dispositions sont la plupart du temps reprises dans la clause traitant du fret lequel se trouve qualifié de «F.I.O.» (free in and out). Il suffit pour s'en convaincre de se reporter aux récapitulatifs d'affrètement dans lesquelles le «F.I.O.» occupe toute la place qu'ont voulu lui donner les parties. Toute dérogation à ce principe fait, dans la pratique, l'objet d'une clause explicite. (Self-discharge par exemple).

Ces conditions «F.I.O.» sont radicalement différentes des formes de livraison de marchandises prévues pour les transports incluant toute ou partie de la manutention et qualifiés de «liner terms». Le «F.I.O.» ne peut non plus être assimilé au «FOB» qui choisit le passage de la lisse du navire pour effectuer le transfert de risque dans les « Incoterms ».

Cette importance du «F.I.O.» est aisément compréhensible en analysant les caractéristiques du transport de vrac à la demande ou «Tramping». L'armateur d'un vraquier est amené à transporter toutes sortes de marchandises, sur toutes les mers du monde. Son navire fréquente de très nombreux ports dont il ne connaît que les caractéristiques nautiques et dans lesquels il ne dispose localement d'aucune infrastructure. Il est donc fondamental pour lui de ne pas être impliqué dans les opérations de manutention. Cette situation est reconnue par les deux contractants. Pour être cohérent, ce système de transport prévoit également une clause qui garantisse l'armateur contre une détention trop longue. Le mécanisme «Staries/ Surestaries /Despatch» correctement négocié lui permet de s'assurer le revenu espéré du voyage quelque soit la durée d'escale de son navire.

Cette clause voulue par les deux parties a toutes les caractéristiques d'une clause de risque dont il faut tirer toutes les conséquences, notamment à propos du «free out».

La responsabilité de l'armateur vis-à-vis de la cargaison commence après qu'elle a été mise en cale. Elle cesse quand le navire est à quai, cales ouvertes, apte à être déchargé. Bien évidemment de nombreuses conséquences vont en résulter pour l'affrèteur qui a l'obligation de décharger le navire. Il doit ainsi faire constater avaries ou manquants avant qu'il n'ait pris la responsabilité de la manutention, sauf à devoir démontrer ensuite que l'avarie ou le manquant a bien été occasionné pendant le transport.

Les redondances de clauses de charte, si chères aux rédacteurs anglo-saxons, du style «free of risks and expenses to the owners» peuvent paraître utiles à certains, pour marquer le transfert de la responsabilité à l'affrèteur, mais le caractère essentiel du «F.I.O.» ne permet pas d'en déduire «a contrario» que l'absence de ces précisions dénature le type de transport pour ne retenir que l'aspect financier de la clause.

Certaines chartes souvent conçues pour l'emploi de navires grésés, tout en définissant sans ambiguïté la charte comme une charte «F.I.O.» assortie de cadences et de surestaries, précisent que les opérations de chargement et déchargement s'effectueront «sous la surveillance et le contrôle» du capitaine. En ce cas également, le principe fondamental demeure pour fixer les obligations réciproques. Cette précision trouve toute sa place en rappelant que le capitaine ne peut se désintéresser des opérations de manutention, qui peuvent avoir des incidences sur la navigabilité ou la stabilité de son navire, le maniement correct des apparaux, mais aussi le soin apporté à surveiller le déchargement de la cargaison dont il avait la garde.

On pourrait dire en conclusion que la clause «F.I.O.» va à la racine même de l'engagement contractuel dans le transport de vrac et que les clauses qui pourraient, parfois, paraître la contredire ne peuvent en effacer l'application et doivent, en conséquence, être interprétées de manière restrictive.