



Le Contrat de tonnage

Yves Tassel, Professeur à l'université de Nantes

1. Le contrat de tonnage, ou contrat au volume, contrat d'affrètement, contrat de fret, correspond au besoin qu'a un industriel de faire parvenir à telle entreprise ou tel acheteur, une quantité de marchandise(s) qui dépasse l'espace commercialement disponible d'un navire. S'il peut conclure autant de contrats d'affrètement au voyage séparés que le nombre nécessaire au volume / tonnage attendu, il peut aussi conclure un contrat-cadre qui, ensuite, donnera lieu à autant d'applications utiles. Ainsi s'assure-t-il par avance de disposer d'un navire en temps voulu. Pour l'armateur, l'intérêt est symétrique : il s'assure pour l'avenir de l'emploi des navires qu'il exploite.

2. Ce type d'engagement ne présente pas que des avantages et certaines difficultés le perturbent. Elles tiennent principalement au fait que ce contrat engage un avenir plus ou moins distant : coté armateur, la variation des taux de fret à la hausse peut engendrer le regret d'avoir conclu pour un prix devenu insuffisant ; coté affrèteur, la baisse du prix des marchandises peut rendre leur arrivée sans intérêt ; s'il s'agit d'approvisionner une usine, le retard qui se glisse dans la rotation des navires risque d'entraîner une rupture dans la production ainsi que d'autres conséquences indirectes redoutables. Certaines incertitudes juridiques de ce contrat innomé, cd non réglementé par la loi, ajoutent à la délicatesse de la situation. Parmi celles-ci figure la nature juridique du contrat. Une alternative se présente : le rattacher au domaine de l'affrètement ou à celui du transport. Relèvent de la première catégorie les contrats rédigés sur une charte-partie pour le déplacement d'un tonnage précis de marchandise en vrac à effectuer en un certain nombre d'expéditions. Chaque expédition particulière donne lieu à l'application d'une charte-partie d'application ou d'un avenant. Dès qu'un navire identifié est nommé pour effectuer le déplacement, le tonnage enlevé est déduit du tonnage total et la charte-partie d'application ou l'avenant gère l'expédition et ses aléas. S'inscrivent dans la seconde catégorie les contrats de tonnage, souvent accessoires à des services de lignes régulières, qui ne mentionnent que de façon approximative le tonnage ou le nombre de voyages. Comme exemples on peut donner le transport d'une production de fruits exotiques de tel pays d'Afrique vers l'Europe pendant la pleine saison d'exportation ou le contrat d'approvisionnement de conteneurs vides ou pleins. La distinction est importante, notamment en matière de responsabilité, car généralement l'affrètement donne naissance à une obligation de moyens contrairement au transport qui donne lieu à une obligation de résultat (n° 15).

3. Malgré cela, le contrat de tonnage, que la doctrine a étudié principalement il y a un quart de siècle (*Paul Bernard, L'affrètement : Tendances et Perspectives, Università di Messina, 1981. – René Rodière : Traité général de droit maritime, Affrètements et Transports, t.1, n° 35, 1967. – Le contrat de tonnage : DMF 1980. 323. – Pierre Bouloy : Le contrat de tonnage : DMF 1980. 312. – Raymond Achard : Exploitation du navire, J-Class. Transp. Fasc. 1225, 1998. – Harvey Williams : Chartering Documents, LLP 1996*) et que la pratique a systématisé à la même époque (*contrats-standard : Intercoa 80 in Paul Bernard, Volcoa 82 in Harvey Williams*), n'est pas tombé en désuétude. L'ère de la production de masse liée à la globalisation des échanges lui donne une vigueur évidente, qu'il s'agisse de transporter des hydrocarbures, des minerais, des grains, des phosphates, des sucres et des mélasses, des ciments, des produits métallurgiques, voire des denrées périssables, encore que, s'agissant de celles-ci, le phénomène de la conteneurisation développe une autre figure juridique de laquelle il peut, dans une certaine mesure, être rapproché : l'affrètement d'espaces (*Sabadie Bertrand, L'affrètement d'espaces, Thèse dact. Nantes 2004*).

4. Aussi bien, pour les différencier, doit-on immédiatement en proposer une définition et dire que le contrat de tonnage est le contrat par lequel un armateur s'engage à acheminer durant une période délimitée, sur une relation déterminée, selon une rotation précisée, au moyen de navires caractérisés et moyennant un fret convenu, une quantité déterminée de marchandises, sauf à admettre que tout n'est pas toujours aussi précisément arrêté, l'essentiel restant que chaque application puisse être fixée en temps utile (*CA Paris, 5 janv. 1988 : DMF 1990. 570*).

5. C'est dire que la bonne réalisation du contrat de tonnage exige une confiance réciproque et une bonne foi mutuelle des contractants. Une coopération véritable doit s'établir entre l'armateur et l'intérêt cargaison (*CAMP, n° 387, 24 déc. 1980 : DMF 1981. 699*). Il en est d'autant plus ainsi que la souplesse doit l'emporter sur la rigidité, sauf à courir le risque d'un blocage si le monde réel ne correspond pas en tous points au monde idéal imaginé par les parties. En effet, le dualisme du substrat juridique qui en constitue le socle et le fait que le lien juridique s'étire dans le temps sont les deux causes majeures des difficultés précitées. Trois points apparaissent en pratique plus importants que d'autres : la règle applicable au point litigieux, le fret et la responsabilité. On en traitera après s'être intéressé au mécanisme juridique du contrat de tonnage.

Le mécanisme juridique du contrat de tonnage

6. Une sentence (*CAMP*, n° 1039, 12 déc. 2000, 2nd degré : *DMF* 2001. 404) le décrit parfaitement. Le contrat concernait des cargaisons de tourbe de différents ports d'Europe du Nord à destination d'un port fluvio-maritime sur le Rhône. Il portait sur des navires à désigner, des voyages à déterminer, des quantités et des dates à convenir. Les arbitres ont considéré qu'un tel « contrat-cadre » était une promesse formelle et mutuelle de souscrire dans un délai déterminé le nombre de contrats d'affrètement au voyage suffisant pour satisfaire le marché conclu. Le mécanisme est donc clair : un contrat-cadre est suivi d'applications. Deux espèces peuvent se greffer sur cet unique genre.

7. Une autre sentence (n° 552, 10 déc. 1984, 2nd degré : *DMF* 1985. 310) l'explique justement : « si les contrats à caractère répétitif peuvent se classer indirectement en contrats d'affrètement au voyage régis par la libre volonté des parties et en contrats de transport soumis impérativement à la loi ou à la convention internationale, la détermination de leur nature juridique ne peut résulter que de l'analyse des dispositions significatives de chacun d'eux ». Comme précédemment dit (n° 2), les contrats d'application relèvent de deux natures juridiques possibles, même si, dans la majorité des cas, il s'agit d'un contrat d'affrètement au voyage (*CA Aix*, 4 mai 1982 : *DMF* 1983. 101, n. *Achard*). Mais l'essentiel se trouve dans la méthode affirmée : analyser les dispositions de chacune des applications. C'est donc de là qu'il faut partir pour résoudre les difficultés rencontrées. Certaines tiennent au binôme contrat-cadre – contrats d'application. D'autres se rapportent au fret et à la responsabilité.

Difficultés se rapportant au binôme contrat-cadre – contrats d'application

La coexistence de deux contrats liés l'un à l'autre a suscité quelques incertitudes sur la règle applicable et sur l'effet relatif des conventions.

8. Arguant de ce que les contrats d'application étaient des contrats d'affrètement au voyage, l'armateur soutenait que son obligation de fournir des navires était une obligation de moyens. Les arbitres ont à juste titre retenu qu'il s'agissait d'une obligation de résultat (*Sentence précitée* n° 1039). Dans la même affaire, il prétendait opposer à la demande de l'intérêt cargaison la prescription d'une année qui atteint les actions dérivant des contrats d'affrètement au voyage. Il a été fait application de la prescription décennale des obligations commerciales (*C. com. Art. 189 bis, devenu art. L. 110-4*). Mais la solution sera inverse si l'obligation dérive non pas du contrat de tonnage mais bien du contrat d'affrètement au voyage (*CA Versailles*, 10 déc. 1986 : *DMF* 1988. 748, *DMF* 1989. 147, obs. *Bonassies*). Au demeurant, il a été jugé que, en l'absence de charte-partie reconnue valable, c'est la loi relative au transport maritime qui doit s'appliquer à la responsabilité du navire (*CA Paris*, 16 mai 1980 : *DMF* 1980. 536, n. *Achard*).

9. La relativité des conventions s'introduit dans le mécanisme socle et oblige le juge à vérifier la source du litige. On relève que le pro-forma du contrat d'application doit s'effacer devant les « termes explicites du contrat de fret » (*CAMP*, n° 667, 20 nov. 1987, *DMF* 1988. 193. – *CAMP*, n° 673, 21 déc. 1987, *DMF* 1988. 333). La même vérification s'impose du fait de l'émission de connaissements. On a déclaré opposable à l'exportateur une clause compromissaire du contrat de tonnage signé par lui alors même qu'elle n'avait pas été répétée dans le connaissement couvrant l'une des applications (*CA Aix*, 12 nov. 1992, *navire Imilchil* : *DMF* 1993. 655). Il est dit que les relations contractuelles nées du contrat de tonnage ne peuvent être affectées par l'émission de connaissements négociables, même s'ils ne font pas référence explicite à l'accord de base, dès lors que le porteur de ces titres est à la fois chargeur et destinataire (*CA Aix*, 19 avr. 1984 : *DMF* 1986. 216, n. *Achard*). Dans ce cas de figure, le connaissement ne circule pas (*CA Aix*, 13 janv. 1983 : *DMF* 1984. 523, n. *Achard*). Ainsi l'une des difficultés majeures concerne-t-elle le fait que, dans chaque litige, on doive rechercher si la règle applicable se trouve dans le contrat cadre ou dans le contrat d'application.

Difficultés liées au fret

L'affréteur et le frèteur attacheront une importance particulière au fret, en même temps contrepartie de la disposition des navires et mesure de l'indemnité de réparation.

10. Le frèteur augmenterait trop son risque pécuniaire s'il devait poursuivre l'exécution du contrat de tonnage sans être payé rubis sur l'ongle des frets dus pour les voyages précédents. Même si le privilège qui le garantit s'étend à l'intégralité des frets dus et non à celui du dernier voyage, la sanction du non-paiement du fret, outre l'intérêt moratoire légal, sera probablement le refus de continuer l'exécution du contrat de tonnage, c'est-à-dire soit la suspension fondée sur l'exception d'inexécution, soit, si l'inexécution est suffisamment grave, la résiliation légale immédiate de l'article 1184 du Code civil (*Cass. 1^e civ.*, 20 fév. 2001 : *Bull. civ. I*, n° 40).

11. Cependant, une clause de révision du fret pourra figurer au contrat, dont l'interprétation sera parfois nécessaire. La méthode d'interprétation en a été donnée par une sentence du 25 mai 1990 (*DMF* 1991. 403) : il faut retenir l'équilibre, c'est-à-dire le juste partage entre les parties contractantes d'un avantage financier généré par un événement indépendant de l'une ou de l'autre. La difficulté majeure de cette clause *escalation clause* tient à sa nature : obligatoire ou facultative ? (*Williams, op. cit.* p. 98). Quoiqu'il en soit, le mode de calcul du fret nouveau nécessitera des investigations délicates (*CAMP*, n° 387, 24 déc. 1980 : *DMF* 1981. 699).

12. Le fret sera souvent la mesure de l'indemnité de réparation, notamment en cas d'annulation d'un voyage due à l'absence de navire ou au défaut de cargaison. On a jugé que la défaillance de l'affrèteur au tonnage à charger toute la quantité convenue doit être sanctionnée par le paiement de la totalité du fret correspondant au tonnage prévu même en l'absence de disposition contractuelle sur ce point (*TC Marseille, 7 sept. 1971 : DMF 1972. 479*). Cependant, le contrat de tonnage n'est pas toujours très précis, notamment parce qu'il faut garder une certaine souplesse relative tant aux besoins de l'exportateur / importateur qu'aux capacités de transport de l'armateur. En droit commun de l'affrètement au voyage d'ailleurs, une marge est habituelle. Les arbitres doivent donc se montrer très attentifs tant au droit applicable qu'au fondement de leur réponse. La sentence n° 1039 en est un exemple convaincant.

Difficultés se rapportant à la responsabilité

Trois questions dominent : la fourniture des navires, leur rotation et les avaries cargaison.

13. Les navires fournis doivent correspondre aux caractéristiques convenues et être nommés en temps utile, dans les formes et délais indiqués. Le chargeur disposera d'un temps limité pour rejeter la nomination ou l'assortir de réserves. L'expertise contradictoire tranchera sur la question de la navigabilité nautique et commerciale du bâtiment mis à disposition (*CAMP, n° 944, 11 juin 1996 : DMF 1996. 1156*). La fourniture des navires en temps utile est l'une des préoccupations majeures de l'intérêt cargaison. Il est donc souligné que « les programmes d'enlèvement, les dates de chargement et les capacités des navires constituent des obligations strictes ... qui ne peuvent d'aucune manière être assimilées à l'obligation classique de renseignements fournis par les E.T.A. (*CAMP n° 673, 21 déc. 1987, DMF 1988. 333*).

14. L'interruption de la rotation due au manque de navire pourra être sanctionnée par la résiliation du contrat au tort de l'armateur et, si l'affrèteur a trouvé un autre navire pour un fret supérieur, le différentiel en sera supporté par l'armateur défaillant (*CAMP, n° 934, 5 janv. 1996 : DMF 1996. 832*).

15. La responsabilité au regard des cargaisons transportées donne lieu à deux situations sensiblement différentes. Paul Bernard a souligné très justement que l'étendue de la responsabilité de l'armateur sera soit celle de l'obligation de moyens du fréteur au voyage (*CAMP, n° 747, 23 juin 1989 : DMF 1990. 253*), soit celle de l'obligation de résultat du transporteur. Seule l'analyse des contrats d'application conclus fournira la juste réponse.

Au total, le contrat de tonnage reste une figure juridique toujours employée parce qu'utile.

