

Affrètement au voyage, affrètement à temps et vice-versa

Tous les jours, aux quatre coins du monde, dans les bureaux des armateurs, des affréteurs et des courtiers, des hommes et des femmes se trouvent à la jonction de l'offre et la demande (physique) de transport de masse. Les armateurs vendent des moyens de transport dont les affréteurs ont besoin pour acheminer leurs cargaisons, et, depuis des temps immémoriaux, la manifestation de l'accord se fait par la conclusion de chartes-parties. Ces contrats sont, outre des déclinaisons variées, principalement de deux ordres, au « voyage » (pour une cargaison entre 2 ou plusieurs ports) ou « à temps » (mise à disposition d'un navire pour une période donnée).

Pour ces praticiens, entre les deux modes d'affrètement, il y a une différence aussi avérée qu'évidente, aussi habituelle qu'incontestable. Ce n'est donc pas sans surprise que l'on voit se développer, ici et là, l'idée que cette différence entre affrètement au voyage et à temps n'est pas aussi explicite qu'on le prétend et que l'interprétation de ces concepts doit être nuancée.

Un affrètement au voyage dans lequel l'affréteur donnerait certaines instructions au navire serait assimilable à un affrètement à temps ; a contrario, un affrètement à temps, pour un seul voyage, entre des ports nommés (un « trip out », ou « t/c trip ») équivaldrait, lui, à un affrètement au voyage.

Du point de vue du praticien, pour la raison essentielle qu'elles sont déconnectées de la pratique commerciale, il convient de tordre le cou à ces spéculations intellectuelles qui, en tout état de cause, ne sont pas partagées dans le landerneau juridique anglo-saxon en particulier, ni dans le monde du shipping international en général.

Notons d'abord que l'apparition de ces interprétations survient toujours a posteriori. Ce peut être à l'occasion de contentieux, souvent (trop) médiatisés, où les consultations et les avis de « spécialistes » envahissent les prétoires et les journaux ; ou alors dans le calme feutré des bibliothèques d'intellectuels chevronnés, qui, exégètes farouches, dissèquent à loisir les décisions de justice (assez rarement les sentences arbitrales, puisqu'elles n'ont pas l'onction des décisions de l'ordre judiciaire) pour en extraire des principes essentiels censés éclairer la masse des acteurs du shipping.

Ces constructions intellectuelles sont, par force, en décalage complet avec le temps de l'action et ne correspondent en rien avec les motivations qui conduisent les praticiens à procéder à un type d'affrètement plutôt qu'un autre. Chacun à sa place, l'armateur ou l'affréteur, sait clairement s'il vient d'affréter un navire au voyage ou à temps, puisque les engagements souscrits diffèrent entre, par exemple, une charte-partie Synacomex et une NYPE. Il est atterrant qu'un tel fossé puisse exister entre les interprétations des commentateurs et les réalités vécues par les acteurs pour qu'il soit à ce point nécessaire d'enfoncer des portes ouvertes en rappelant ces principes de base.

Comment imaginer possible, dans la pratique, pour les centaines et les centaines d'affrètements conclus quotidiennement dans le monde, que chacun des affréteurs lambda, derrière son ordinateur, doit penser et réfléchir à la requalification possible – ainsi qu'aux conséquences dans tout litige éventuellement à naître – avant de conclure une seule charte-partie ? Comment ne pas privilégier la stabilité de concepts éprouvés ?

Le choix du type d'affrètement répond seulement, pour faire simple, à deux critères, qui se conjuguent intimement et dont l'importance réciproque évolue dans le temps :
STRATEGIE & ECONOMIE.

Les évolutions du marché des frets, surtout quand elles s'avèrent durables, ou certains grands événements, entraînent TOUTES les sociétés, d'armement, d'opérations, de

négoce, industrielles, grainières, etc.– volens, nolens – à intégrer ces nouvelles données dans leur stratégie d’affrètement, indépendamment de l’encadrement juridique qui est là pour protéger les acteurs du commerce, pas pour les diriger. Ainsi, tel major industriel, constatant que le prix du fret dépassait dans des proportions jamais atteintes, le prix de la tonne de minerai transporté, après avoir cessé d’être armateur au tournant des années 2000 pour privilégier l’affrètement au voyage, est désormais en train de revenir au contrôle des navires employés, d’abord par le biais de l’affrètement à temps, puis par la propriété. A l’inverse, les majors pétrolières, traditionnellement armateurs, ont, après les grandes affaires de pollution, plutôt privilégié l’affrètement au voyage, ce qui n’a, par contre, pas été le cas des négociants de produits pétroliers. Les exemples, dans les deux sens, sont multiples au gré des circonstances.

D’une manière plus basique, imaginons un transport de phosphate qui doit s’opérer entre Casablanca et Anvers – une semaine de voyage, chargement et déchargement compris. L’affréteur souhaite le faire sur la base d’un affrètement au voyage, le seul armateur disponible n’accepte l’affaire que sur la base d’un affrètement à temps. La décision finale ne se fait pas en fonction d’un critère juridique particulier touchant le principe « voyage » –v- « t/c », c’est le marché, à la fois d’une manière macro (marché d’armateur ou d’affréteur) et micro-économique (nombre de navires disponibles par rapport au nombre de cargaisons pour ces navires sur la zone considérée) qui dicte la réponse. Un armateur ou un affréteur dont le critère juridique du type d’affrètement serait une condition préalable à la conclusion d’une affaire, contre le marché éventuellement, aurait peu de chance d’être prospère.

Imaginons 30,000 tonnes de phosphate (soit environ 28,000 m3), pour continuer l’exemple précédent et un affrètement au voyage, comment l’affréteur ne peut-il pas instruire le Capitaine de lui indiquer un certain nombre de données touchant à son navire et à son exploitation, données nécessaires à la bonne marche, voire à l’optimisation, de la logistique globale de l’aventure. Le navire n’est qu’un élément d’une chaîne, il faut évidemment le temps de préparer, à terre, une telle expédition. Il faut aussi mettre en place, à l’arrivée, la logistique de réception et de réexpédition. Il est absolument nécessaire que l’affréteur soit au courant de ce qui se passe et des incidents (sans parler des accidents) qui peuvent dérégler l’opération, le plus souvent menée à flux tendu. Est-ce pour autant qu’il est devenu affréteur à temps ? La réponse est certainement non.

Pour les praticiens, le critère principal et essentiel de l’affrètement à temps est la maîtrise des opérations du navire qui se manifeste dans les différentes actions suivantes générées par le service opération de l’affréteur dont l’interlocuteur privilégié sera l’armateur et surtout son Capitaine et qui n’existent absolument pas dans les mêmes termes dans l’affrètement au voyage :

Affréteur à temps	Affréteur au voyage
Soigne une couverture d’assurance P&I spécifique	<i>Couverture P&I généralement non nécessaire</i>
Paie un loyer quel que soit le tonnage de cargaison à bord	<i>Paie un fret à la tonne chargée (ou du faux fret)</i>
A le choix de l’itinéraire librement à l’intérieur d’un 'range'	<i>Chargement/déchargement dans des ports spécifiques, nommés ou à nommer.</i>
Donne les instructions de route (vitesse, canaux, attente, etc)	<i>Choix de route à la discrétion de l’armateur</i>
Donne les instructions concernant les envois & remises de notices (chargeurs, réceptionnaire, ETA, ETS, NOR)	<i>Instructions plus générales et moins spécifiques</i>
Co-décide avec le Capitaine de la quantité de soutes nécessaire au voyage, choix du lieu, choix du	<i>Décision à la discrétion de l’armateur & du Capitaine</i>

fournisseur, vérification de la quantité, qualité chargée & paiement	
Surveille la consommation de soutes en mer et au port	<i>Du ressort unique de l'armateur & du Capitaine</i>
Surveille l'application des normes anti-pollution	<i>Du ressort unique de l'armateur & du Capitaine</i>
Désigne & met en fonds les agents maritimes, paie les frais de pilotage remorquage, frais de port & canaux	<i>L'agent est le mandataire de l'armateur</i>
Surveille la préparation des cales	<i>Du ressort unique de l'armateur & du Capitaine</i>
Optimise les escales & les rotations (congestion, convenance commerciale)	<i>Ports nommés, pas ou peu d'impact de l'armateur ni du Capitaine</i>
Surveille & optimise les opérations de chargement & déchargement (efficacité, temps perdu, météo)	<i>Pas ou peu d'impact de l'armateur ni du Capitaine</i>
Optimise la quantité chargée, & arbitre quand cela s'impose	<i>Quantité fixée par la charte-partie</i>
Finalise l'état des faits avec l'agent (Statement of facts)	<i>Pas ou peu d'impact de l'armateur ni du Capitaine</i>
Choisit le type de connaissance utilisé & la procédure d'émission des connaissances	<i>Pas ou peu d'impact de l'armateur ni du Capitaine</i>
Co-gère avec le Capitaine & l'armateur les éventuelles avaries de manutention & les actions protectrices à prendre en cas d'avaries ou manquants à la cargaison.	<i>Gestion par l'armateur & le Capitaine en premier lieu</i>
Gère les sinistres cargaison	<i>Gestion par l'armateur</i>

Il n'y a ici pas de référence particulière à quelque notion juridique que ce soit, sauf que nier la différence d'affrètement c'est méconnaître la volonté des parties dans le domaine contractuel. Il s'agit du fonctionnement au quotidien de l'affrètement et des obligations respectives des parties, qui, on le comprend bien, sont très largement différentes dans l'affrètement à temps qui ne peut, de ce fait, être ni confondu, ni assimilé à l'affrètement au voyage ... et vice-versa !

Jean-Yves Grondin (10-07)

Vice-Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris